

Arab Seafaring

EXPANDED EDITION



George F. Hourani

العرب والملاحه
في المحيط الهندي

نشر هذا الكتاب بالاشتراك

مع

مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر

القاهرة - نيويورك

مطابع دار الكتاب العربي بالقاهرة

العرب والملاحسة في المحيط الهندي
في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى

تأليف

جورج فيصل حوراني

ترجمه وزاد عليه

الدكتور السيد يعقوب بكر

الأستاذ المساعد بكلية الآداب ، جامعة القاهرة

راجعته وقدم له

الدكتور يحيى الخشاب

الأستاذ بكلية الآداب ، جامعة القاهرة

الناشر

مكتبة الأنجلو المصرية

هذه الترجمة مرخص بها وقد قامت مؤسسة فرانكلين
للطباعة والنشر بشراء حق الترجمة من صاحب هذا الحق

This is an authorized translation of "ARAB
SEAFARING IN THE INDIAN OCEAN" by George
Fadlo Hourani. Copyright, 1951, by Princeton
University Press. Published by Princeton University
Press, New Jersey.

محتويات الكتاب

صفحة	
١ - ١٣	تصدير بقلم الدكتور يحيى الحشاش
١٥ - ١٨	مقدمة المؤلف
١٩	ملاحظة
٢١ - ١٧٠	الفصل الأول : الطرق التجارية قبل الإسلام
٢٢ - ٢٧	ما قبل التاريخ ، والجغرافيا
٢٧ - ٤٢	الشرق قبل الإسكندر
٤٢ - ٥٣	الخليج الفارسي في العصرين الهلينستي والروماني
٥٣ - ٩٠	البحر الأحمر في العصرين الهلينستي والروماني
٩٠ - ١٠٨	الإمبراطوريتان الساسانية والبيزنطية
	ملحق : الملاحة المباشرة بين الخليج الفارسي
١٠٩ - ١١٥	والصين قبل الإسلام
١١٦ - ١٧٠	ملحق بقلم المترجم عن أوفير
١٧١ - ٢٣٨	الفصل الثاني : الطرق التجارية في عهد الخلافة
١٧٢ - ١٧٥	النتائج العامة للفتوحات الإسلامية

صفحة

١٨٩ - ١٧٥	العرب في البحر المتوسط
٢٢٨ - ١٩٠	تجارة الفرس والعرب البحرية مع الشرق الأقصى
٢٢٥ - ٢٢٨	شرق إفريقية وسواحل الجزيرة العربية
٢٢٨ - ٢٣٦	المصور المتأخرة
٣٠٦ - ٢٣٥	الفصل الثالث : السفن
٢٤٢ - ٢٤٠	ملاحظات عامة
٢٦٣ - ٢٤٢	المياكل ومعداتها
٢٧٥ - ٢٦٣	الصواري والشرع
٢٩٢ - ٢٧٥	الملاحة والحياة في البحر
٣٠٦ - ٢٩٢	ملحق : أربع قصص بحرية
٣٢٦ - ٣٠٧	الخرائط وملاحظات عليها المترجم :
٣٠٩ - ٣٠٨	(١) الشرق القديم
	(٢) الشرق الأوسط في المصور اليونانية -
٣١١ - ٣١٠	الرومانية
	(٣) الشرق الأوسط في القرن السادس الميلادي ٣١٢
	(٤) الشرق الأوسط وشرق إفريقية
٣١٧ - ٣١٤	في عصر العباسيين

صفحة

٣٢٣ - ٣١٨	(٥) الشرق الأقصى كما عرفه العرب في عصر العباسيين
٣٢٤	(٦) المحيط الهندي اليوم
٣٢٦	(٧) مصر السفلى

اللوحات : ٣٢٧ - ٣٤٤

- (١) سفينة شراعية عربية حديثة في المحيط الهندي
- (٢) سفينة مصرية قديمة
- (٣) سفينة شراعية رومانية
- (٤) سفينة أجنبية
- (٥) مركبان بيزنطيان لهما شراعان مثلثان
- (٦) مركب بيزنطي آخر ذو شراع مثلث
- (٧) سفينة الحريري
- (٨) قارب خفيف مشدود الألواح بالليف
يستعمل قرب الشاطئ.

٣٤٦ - ٣٤٥	شكالات
٣٦٦ - ٣٤٧	المراجع (من إعداد المترجم)
٣٧٠ - ٣٦٧	تصويبات وإضافات

صفحة

٤١٥ - ٣٧١

٤١٠ - ٣٧١

٤١٣ - ٤١١

٤١٥ - ٤١٤

فهارس :

(أولا) الأعلام

(ثانيا) اللغة

(ثالثا) فهرس إفرنجي

تصدير

بقلم الدكتور يحيى الخشاب

(١)

هذا الكتاب « الملاحه العربيه في المحيط الهندي في العصور القديمه وأوائل القرون الوسطى » للأستاذ جورج حوراني يصور في أتم صورة ممكنة تاريخ الملاحة عند العرب حتى القرن الخامس عشر ، منذ كانت الملاحة في البحرين الأبيض والأحمر وفي الخليج الفارسي والمحيط الهندي بين العرب أو بين هذه الشعوب التي سكنت هذا الجزء من العالم الذي يعرف اليوم بالشرق الأوسط .

إنه يصور قدماء المصريين وهم يبحرون البحر الأحمر إلى بنت (الصومال) ويحدثنا عن القصة المصرية القديمة ، قصة هذا الملاح الذي تعطلت سفينته فألقت به الأمواج وحيدا في جزيرة تبعد عن طيبة مسيرة شهرين ، وهناك لقي الشعبان العظيم الذي يزعم أنه أمير بنت وأن له السيطرة على التوابل وعلى الحيوانات في إفريقية .

وهو يذكرنا بهذه النقوش في الدير البحري التي تقول بأن المملوك

حتشبسوت قد بعثت بخمس سفن كبيرة في البحر إلى بنت . كما يحدثنا عن رمسيس الثالث الذي سير أساطيله إلى هذه البلاد ثم إلى شبه جزيرة سيناء .

ثم ينتقل المؤلف إلى الفينيقيين الذين انتقل إليهم زمام البحر بعد اضمحلال دولة الفراعنة . ويذكر ما جاء في التوراة بسفر الملوك الأول « وعمل الملك سليمان سفناً في عصيون جابر التي بجانب أيلة على شاطئ بحر سوف في أرض أدوم » ، ويحقق هذا النص راجعاً إلى النتائج التي انتهت إليها أبحاث البعثة العلمية الأمريكية التي قامت بالحفائر بين سنتي ١٩٣٨ و ١٩٤٠ في منطقة عصيون جابر وهي أن هذه البلدة تقع بقل الخليفة غرب العقبة ، وأن السفن التي سيرها سليمان كان يعمل بها فينيقيون أرسلهم حيرام ملك صور .

(٢)

ويتتبع المؤلف النشاط البحري في الجزيرة العربية فيحدثنا عن نشاط سكان جرّها — وهي مدينة على ساحل الأحساء يسكنها العرب — وكانوا يتجرون عن طريق القوغل مع جنوب الجزيرة — أرض البخور — وربما كانوا يتجرون بحراً وبرا مع مدينة سلوقية ، القريبة من المدائن . ويحدثنا عن السفن العربية التي سميت ماداراتا ، وهي في الواقع كلمة مدرعات العربية ، وكانت مشدودة الألواح بالليف .

وهو حين يذكر رواية اسطرابون عن السفن العربية التي لم تكن
معدة للحرب ، لأن العرب تخاف يعمون بتجارته ولا يميلون للحرب
بما كانت أو بحرا . يرددها مبيت أن النبط كانوا حلفاء لروما أيام
اسطرابون وكان لهم نشاط في حرب البحار .

ثم إن مدينة حمير كانت ذات نشاط ملاحى كبير في منتصف
القرن الأول الميلادى . وكان الساحل اليمنى مزدهرا بأصناف السفن
والملاحين العرب وهم دائبون على أعمالهم التجارية مع إريتريا والصومال
وبينجازا (في الهند) وعمانة وهرس وغيرها .

وكذلك كانت عدن — بلاد العرب السعيدة — وكانت في القديم
ميناء التبادل التجارى بين الهنود والعربيين ، ثم أصبحت ميناء يلتقى
فيه التجار اليونان والرومان بكثرة حتى أقيمت بها كنيسة للنصارى .
وكان التجار العرب يقيمون أحيانا في البلاد التي ينحلو لهم العيس
فيها بعد الاتجار معها ، فأكسوم المستقلة أسسها مستوطنون من بلاد
العرب الجنوبية . وكانت الصلة بين بلاد العرب والصومال قديمة ،
وفد حكم الصومال وما وراءه أمراء من العرب ، كما كانت زنجبار
يحكمها سلطان عربى .

(٣)

وفيل الإسلام أصاحت الطرق التجارية وشفى الكثير منها من أجل

تيسير الاتجار بين الأمم . ففي القرن الثاني أنشئ ، طريق من أيلة ،
على رأس خليج العقبة ، إلى دمشق ماراً بالبتراء وبصرى .
وفي مصر أصاح تراجان القناة القديمة التي كانت الرواسب قد
طمرت بها ، وحفر قسماً جديداً عند طرفيها ليصلها بالنيل عند بابايون ،
ولتلتقى بالبحر الأحمر .

وازدهرت البتراء في القرن الثاني .

ويذكر الطبري أن الأبلدة كانت تسمى قبل الإسلام «فرج الهند»
فقد كانت الصلات التجارية بين هذا الميناء والهند وثيقة .

(٤)

وقد أحسن المؤلف عرض فكرة البحر عند المسلمين . وقد بدأ بحثه
بملاحظة ما جاء في القرآن الكريم عن البحر ، حاثاً الناس على العناية به
والتمتع بخيراته التي هي من نعم الله على الناس .

كانت قريش — وهي القبيلة الشمالية التي استطاعت قبيل الإسلام
أن تسيطر على مكة وأن تجلب عنها قبيلة خزاعة — تشتغل بالتجارة ،
وكان لها بالحبشة ، عن طريق البحر الأحمر ، صلات تجارية قوية .
وقد أفاد النبي عليه الصلاة والسلام مما كان بين الأحباش والعرب
فأشار على القلة المؤمنة التي قاست اضطهاد قريش لها في السنوات الأولى
للدعوة بأن تهاجر إلى الحبشة . وهناك أحسن النجاشي استقبالهم وأمنهم

ورفض تسليمهم إلى قريس حين ألت في طلبهم .

وقد استخدم المسلمون العرب البحريين وعمان ، على الساحل الشرقى ،
وشنوا منهما غارات بحرية .

وحين اتسعت الدولة العربية ، أيام أمير المؤمنين عمر ، استولى
المسلمون على شاطئ ، الخليج الفارسى واضطر القادة إلى استخدام البحر
في نقلات بعض قواهم - ولم يكن هذا غريباً على العرب . « فإن
العرب يركب مركباً كما يركب جملاً إما للتجارة وإما لطلب الغنيمة » .
وقد اختلف رأى الحكام المسلمين حين أصبحت الغارات البحرية
أمراً لا مفر منه . فقد كان عمر حريصاً على ألا يركب العرب ،
كجيش ، البحر ، فلم يجز ركوب البحر إلا لرد عدوان الأحباش على
الشواطىء العربية .

وكان معاوية ، وهو من بنى أمية الذين أثروا من التجارة ثراء عظيماً ،
ميالاً إلى استخدام البحر فى توسيع الدولة الإسلامية . ولكنه لقي
معارضة شديدة من عمر فلما ولى عثمان الخلافة . وكان ميالاً إلى معاوية ،
استجاب لرغبته ، وأتاح له أن يذهب بحراً لغزو قبرص . وبعد هذا
استطاع الأمويون أن ينتصروا بحراً فى موقعة ذات الصوارى ، ثم
هدد العرب مقلية والقسطنطينية بأسطولهم . فلما أصبح معاوية خليفة
للمسلمين أقام صناعة السفن فنقل المال الفرس المقيمين فى أنطاكية

وحص وبعليك إلى سور وعكا وغيرها من الموانئ ، وهكذا نجح معاوية في إحلال المسلمين محل الفينيقيين في صناعة السفن . وكما أفاد معاوية من أهل الشام في بناء السفن فكذلك أفاد من المصريين للعمل في هذه السفن كبحارة وضيباط ، كما أسهم أهل الخبرة منهم في بنائها .

(٥)

وإذا كان تراجان قد حاول أن يربط البحرين الأحمر والأبيض عن طريق قناة تربط بين البحر الأحمر والنيل فإن عمرو بن العاص لم يكد يتم دراسة الأحوال في مصر بعد فتحها حتى اقترح على معاوية شق قناة من بحيرة التمساح إلى البحر المتوسط شمالا . ولكن خشى أن يكون في شق القناة تمكين لقوات بزنطة من الإغارة على مكة والمدينة واختطاف الحجاج . وهذا هو السبب نفسه الذي حال دون تنفيذ هذه الفكرة أيام هرون الرشيد .

وكانت هذه المخاوف معقولة في ذلك الوقت ولم يكن فيها جنوح إلى الخيال فإن الصليبيين حين احتلوا أيلة على خليج العقبة في القرن الثاني عشر شن رينودي شاتيون Renand de Chatillon غارة كهذه سنة ١١٨٣ .

(٦)

ولم تكن العناية بالبحر قاصرة على الحكام وحدهم لكي تستخدم

السفن في أغراض حربية أو دفاعية عن السواحل الطويلة التي تحد
الإمبراطورية الإسلامية . فقد غنى التجار أيضا بالسفن واستعانوا
بالتواخذة والبانانية ممن عرفوا مسالك البحر وخبروا أجواءه وأنواءه .
وقد عرف العرب الأيام التي تهب فيها الرياح الموسمية وحددوا
الأوقات الملائمة لسير السفن في المحيط الهندي . ويذكر المسمودي أن
الملاحين العرب كانوا يستعينون في أسفارهم بدليل بحري سموه راهنامه
(رهنامى) . وقد ارتحل المسمودي بحرا مع جماعة من التجار وهو يقول :
« وصاحبت مشايخ فيه (في المحيط الهندي) ولدوا ونشأوا من
ربابين وأشائمة ووكلاء وتجار ورأيت معهم دفتر في ذلك يتدارسونها
ويعملون عليها ويعملون بما فيها » .

وكان للتجار المسلمين من الشأن في بلاد الصين ما أتاح لهم أن
يظفروا من ملك الصين بحق إحالة خلافاتهم القانونية على فاض منهم .

(٧)

وفي القرن العاشر اضطربت الأحوال في الدولة العباسية وبدأ يبدو
جائبا أثر تقطيع هذه الدولة إلى دويلات وأخذ مركز الخليفة العباسي
يتحرج وأصبحت السياسة العليا في الدولة بغير موجه ، وصادف هذا حدوث
ثورة في الصين حين حاصر هوانج تشاو مدينة كانتون وقتل من التجار
العرب وغيرهم ما لا يقل عن مائة وعشرين ألفا ، وتبع ذلك ظلم فادح

للتجار فالزموهم ما لا يجب عليهم وغلبوهم على أموالهم واستجازوا ما لم
يجز الرسم به قديما في شيء من أفعالهم .
وكانت موانئ البحر الأحمر المصرية من العوامل الرئيسية في تيسير
الملاحة بين البلاد العربية والهند والصين طوال قرون عديدة ، مما أتت
زعامة العرب في المحيط الهندي . ولكن الغرب في القرن الخامس عشر
بدأ يتيقظ ويلتفت إلى الكشف عن البلاد المجهولة وراء البحار .
واستعان فاسكو داجاما سنة ١٤٩٨ بمُرشد من أكثر أهل زمانه علما
بالبحر ، قد اشتهر بدليل له كان البحارة يستعينون به في رحلاتهم .
هذا المرشد هو شهاب الدين أحمد بن ماجد الذي أعان سفن البرتغال على
أن تمخر في سلام المحيط الهندي ، وكما يقول المؤلف : « وهكذا قضى
عربي على زعامة العرب في هذا المحيط » .

(٨)

المؤلف

والمؤلف ، الأستاذ جورج فضلو حوراني ، عالم أمريكي جمع بين
الثقافتين الشرقية والغربية . فقد أتاح له أصله العربي أن يجيد اللغة
العربية وآدابها وأن يفيد من المصادر التي كتبت بهذه اللغة الفائدة
المرجوة في البحث العلمي الدقيق الذي اضطلع به ، وأتاح له ثقافته

العربية أن يطالع على كتب التاريخ القديم وعلى أبحاث المستشرقين مما يمكنه أن يحقق الأعلام التي وردت في النصوص العربية وأن يقارن بين ما جاء في هذه الكتب وبين ما ذكره المؤرخون اليونان وغيرهم ممن تناولوا هذا الموضوع .

على أن الأستاذ حوراني لم يرجع إلى مصادر عربية مؤلفة يسيرة ، بل إنه رجع إلى هذه الكتب الضخمة التي تحتاج إلى كثير من الجهد ومزيد من المعرفة لكي تفهم ويفاد منها على الوجه العامى الصحيح . رجع إلى كتب المكتبة الجغرافية العربية التي تعد المصدر الأول في هذا البحث فأناحت له ثقافته الواسعة واستمداده اللصير والروية والأناة في البحث أن يخرج بهذه النتائج الباهرة التي تتجلى في كل صفحة من صفحات بحثه القيم .

وقد تحمل الأستاذ في بحثه مشقة دامت سنوات ، وأظن أنه سيتحمل هذه المشقة سنوات طويلة أخرى . بدأ بحثه هذا كرسالة للدكتوراه بجامعة برنستون سنة ١٩٣٨ ثم نال الدرجة التي ابتناها من هذه الجامعة . ولم يكد يفرغ من هذا حتى عاوده الحنين إلى إعادة النظر في هذه الرسالة ، وأخذ يستزيد من القراءة ويطيل البحث والتمسك فيما يقرأ حتى كان هذا الكتاب القيم الذي فرغ منه سنة ١٩٥١ ولعله يقرأ في الموضوع نفسه اليوم لكي يضيف إلى مؤلفه نواحي جديدة من البحث

في الحياة الاقتصادية وفي الحياة السياسية الدولية اللتين لم يقصد إلى درسهما في كتابه الذي يخرج إلى الناس باللغة العربية اليوم .

وتشير أبت N. Abbott ^(١) إلى أبحاث ثلاثة ظهرت حديثاً عن الملاحة العربية . أولها هذا الكتاب الذي تقدمه ، كتاب الأستاذ حوراني ،

والثاني كتاب Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from the 7th to the 10th Century A. D. , London 1959 وقد ألفه

الدكتور علي محمد فهمي . والثالث كتاب ^(٢) Naval Power and Trade in the Mediterranean, A.D. 500 - 1000 وقد ألفه الأستاذ أرشيبالد

لويس . وقد أخذت « أبت » على حوراني أنه لا يزال يأخذ بنظرية بيرين Pirenne التي أصبحت بالية ، والتي تقول إن الدولة الإسلامية قد فصّلت

بين دول البحر الأبيض المتوسط وبين المسلمين . وقد تناول الأستاذ المترجم الدكتور السيد يعقوب بكر هذا في تعليقاته القيمة على الترجمة .

وتذكر أبت أن هذه الكتب الثلاثة يكمل بعضها بعضاً ، وأنها ستكون أساساً قوياً لأبحاث جديدة مؤكدة عن الملاحة العربية في

القرون الوسطى .

(١) Journal of Near Eastern Studies, Vol. 12 (January - October, 1953), p. 140 - 142.

(٢) ترجمته مؤسسة فرانكفان وظهر قريباً . ترجمة الأستاذ أحمد عيسى ومراجعة الأستاذ محمد شفيق غربال .

(٩)

المترجم

ومترجم هذا الكتاب الدكتور السيد يعقوب بكر من العلماء المصريين الذين أنعموا دراساتهم في جامعة القاهرة ، حيث حصل بامتياز على المنح من قسم اللغة العربية واللفات الشرفية ، ثم حصل على دبلوم معهد الدراسات الشرفية من هذه الجامعة بدرجة جيد جدا ، وأوفد في بعثة إلى جامعة لندن ليتخصص في اللغات السامية وآدابها فحصل على درجة الدكتوراه فيها ، وعاد إلى مصر حيث عهد إليه بالتدريس في الجامعة . وأشهد أني لم أراجع ترجمته هذه على أنها ترجمة حرفية لكتاب من الكتب بل كنت أراجع وأفرا بحثا لعالم يشارك المؤلف في كثير ومخالفه في كثير أيضا ويثبت آراءه في الهوامش ، كما يفسر ما يحتاج إلى تفسير مما يفسر للقارىء العربي تتبع الموضوع . فهو بهذا قد استغرق في البحث استغراقا لا يقل عن المؤلف نفسه . وأشهد أنه مرأ كل ما استطاع أن يصل إليه من المراجع التي رجع إليها المؤلف . ويشهد على الجهد الذي بذله المترجم ، وعلى التعمق في بحث الموضوع الذي كتب فيه البحث ، أنه أضاف ، عدا الملاحظات القيمة التي ملأت كثيرا من الهوامش ، فصلا ضافيا عن (أوفير) الخلقه بالترجمة بعد

الفصل الأول . فقد آثر أن يوضح موقع هذه المدينة أو المنطقة وأن يستعرض آراء الكتاب فيها ، فبين أن الأستاذ حوراني قد ساير النظرية القديمة التي تجمعها بالهند ، وعرض إلى الرأي بأنها في روديسيا الجنوبية حيث مناجم الذهب ، ثم أشار إلى رأي جلازر Glaser القائل بأنها في منطقة الخليج الفارسي ، وانتهى إلى أنها في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية . وهذا مثل من دقة الترجمة ومن عنايته بموضوع الكتاب وحرصه على أن تكون الترجمة العربية ممثلة لسفر جامع في الموضوع بقدر ما يستطيع . وهذا كله مع عدم المساس بنص الكتاب نفسه . وله الفضل أيضا في أنه ذيل الكتاب بقائمة تشمل المراجع التي أشار إليها المؤلف في غضون الكتاب ، والتي أشار إليها هو (أي المترجم) في تعليقاته .

حين تفضل صديقي الأستاذ حسن العروسي فطاب مني قراءة هذا الكتاب لم أتردد في أن أطالب إليه أن يعمل على ترجمته إلى اللغة العربية ونشره في العالم العربي . فهو كتاب يتناول ناحية من أهم النواحي الحضارية في حياة العرب في العصور الوسطى ، ناحية تعاون فيها الحكام والتجار والعلماء جميعاً فرفعوا راية العرب في المحيط الهندي وعلى موانئ الهند والصين وبلاد إفريقيا . وهو يؤيد الحقيقة التي يجب

أن تنشر بين الناس وهي أن زمام البحر كان في يد العرب حتى القرن الخامس عشر الميلادي ، وأن العرب حين بدأ يتطالع إلى معرفة ما وراء البحار لم يستطع أن يجوب البحر إلا بمعونة من مرشد عربي هو شهاب الدين أحمد بن ماجد وهو الذي أعلن فلكه واداءه على أول رحلة له في المحيط الهندي . وكما نحن في حاجة إلى نشر ما يذكرنا بتاريخنا المجيد ليحفزنا إلى التطاع إلى مستقبل يتفهم مع تمددنا ويفوقه لساني هذا الماضي المجيد من العوامل الحافزة الدافعة .

وإذن فهذا كتاب من حبر القلب التي نضم اليوم إلى المكتبة العربية .

القاهرة في أبريل ١٩٥٨

مقدمة

إن تاريخ الملاحة العربية موضوع واسع في المكان والزمان ،
عرجت أجزء منه في طائفة كبيرة من المقالات والمفصول العلمية .
والغرض من هذا الكتاب أن يكون عرفاً عاماً متصلاً لحوالى ربع
الموضوع . فقد اقتصرنا في المكان على المياه الشرقية ، ولكن أمت
إسلاماً ، وصيراً بالبحر المتوسط الذى كان مجالاً للملاحين العرب منذ بدء
الإسلام . وهذا التقسيم إلى البحر المتوسط والمحيط الهندي له ما يبرره
في الفروق العديدة التى كانت بينهما وكذلك بين البلاد التى تحدهما
في المصور القديمة ، فالأحوال الجغرافية ، والعلاقات بسائر الشعوب ،
وأأنواع السفن ، وطرق الملاحة ، كانت كلها مختلفة . أما الزمان فقد
عرجت منه المصور المتقدمة ، فالمرض التاريخى فى الفصائل الأولى يمتد
حتى سنة ١٠٠٠ م أو نحوها ، وإن كان الفصل الثالث يمتد إلى ما وراء
ذلك ببضعة قرون .

وهذا الكتاب تاريخ للطرق التجارية فى المحيط الهندي والسفن التى
سلكتها . ولكنه ليس تاريخاً اقتصادياً ، فهو لا يذكر السلع التى
كانت تحملها السفن إلا عراًضاً . بل إننى أقللت فى دراسة تاريخ الملاحة

من الانتفاع بالحقائق المعروفة عن الاتصال التجاري بين الشعوب المختلفة . وذلك لأن هذه الأدلة التجارية ، إذا نظرنا إليها وحدها ، لا تطعننا فيها يتعلق بموضوعنا على أكثر من مجرد وجود الملاحة . فإذا علمنا أنه كانت في بابل سماع هندية تنتمي إلى عصر معين ، كان ذلك خيراً ، ولكننا مع ذلك نريد أن نعرف أكان الهنود أو البابليون أو شعب يعلى ما بينهما كمرب عمان هم الذين نقلوها إلى بابل . والكتاب أيضاً ليس تاريخاً « للملاحة » في معناها الفني ، فإن هذا موضوع لا أساس قياده إلا للملاح خير .

هذه هي الحدود الأساسية التي فرضتها على مادة كتابي ومنهجه لسبب أو آخر . ولكن الكتاب يتجاوز في إحدى النواحي نطاق الموضوع الذي يوحى به عنوانه . فقد جئت في التاريخ البحري لشعوب أخرى غير العرب ، لأظهر الأساس التاريخي لجهود العرب والظروف التي أحاطت بها ، ولأنه يصعب أحياناً رسم حد قائل بين الشعوب متى ركبت البحر واختلطت في الموانئ ، بعضها يعض .

وقد بدأ هذا الكتاب رسالة دكتوراه لجامعة برنستون فيما بين ١٩٣٨ و ١٩٣٩ ، وكان عنوانها « الملاحة العربية في المحيط الهندي

في القرنين التاسع والعاشر Arab Navigation in the Indian Ocean

« in the Ninth and Tenth centuries » . وأنا مدين بالفضل الأول

للعشيرة الحكيمة التي كنت ألتقها في برنستون من الأستاذ فيليب
خورى حتى Philip K. Hitti ، والأستاذ هارولد ه. بندر Harold H. Bender
— واتوقع أن الأستاذ حتى هو الذي اقترح عليّ أولاً الملاحاة
العربية موضوعاً يتطلب البحث . وقد أعدت كتابة تلك الرسالة
وتوسعت فيها لتكون هذا الكتاب . وقد شغلت بذلك خلال إجازات
فصليتها في القدس ، حيث أتاح لي مدير المتحف الأثري الفلسطيني
Palestine Archaeological Museum وموظفو مكتبته كل التسهيلات
الممكنة . وأنا مدين بالشيء الكثير للاقتراحات والانتقادات التي تفضل
عليّ بها علماء وأصدقاء آخرون ، أرجو أن يرضوا بما أجمله هنا من
تقدير : وأنا مدين أيضاً بالكثير لبحوث المستر آلان فليزر Alan Villiers ،
والفقيه الأستاذ جابريل فران Gabriel Ferrand ، والفقيه المستر
جيمس هورنل James Hornell ، وغيرهم ممن ذكرت كتاباتهم
في الهوامش . وأشكر أيضاً المؤلفين أو الناشرين الذين سمحوا لي بالنقل
عن كتب يحتفظون بحقوقها . وأحب أيضاً أن أشكر رئيس تحرير مجلة
الجمعية الآسيوية الملكية Journal of the Royal Asiatic Society ،
السماحه بطبع ملحق الفصل الأول من جديد ، وكانت أجزاء منه قد
وردت في مقالة نشرتها المجلة في ديسمبر ١٩٤٧ .

وأنا مدين بعصور الكتاب للمسترا . ج . فليزر A. J. Villiers ،

فقد سمح لي باستعمال صورتيه المنشورتين في اللوحتين الأولى والثامنة ؛
ولمدير المكتبة الوطنية بباريس *Bibliothèque Nationale* ، فقد أتاح
صور اللوحات الخامسة والسادسة والسابعة وسمح لي بنقلها ؛ ولمدير
المتحف الأثري الفلسطيني ، فقد سمح بنقل صورتى اللوحتين الثانية
والثالثة عن كتابين في مكتبة المتحف ؛ ولناشرى هذين الكتابين
وهما دار النشر الرسمية البريطانية *H. M. Stationery Office* وب *P. Payot*
؛ وإطبعة جامعة أكسفورد *Oxford University Press* ،
فقد سمحت بتصوير اللوحة الرابعة ؛ وللمطبعة نفسها ، وسمو الأمير نظام
حيدر آباد للسماح بنقل هذه اللوحة .

وإننى مدين بالشكر للقائمين على مطبعة جامعة برنستون لصبرهم
على إعداد النص والخرائط والصور .
وأشكر أخيراً والدي لما أتاحاه لى من فرصة الدراسة فى برنستون ،
وزوجى لما دأبت عليه من تشجيعى على إتمام هذا الكتاب .

ج . ف . مورانى

آره أربور *Ann Arbor*

أغسطس ١٩٥٠

ملاحظة

تكتب عناوين الكتب والمقالات كاملة عند ذكرها لأول مرة .
(ملاحظة للمترجم : جعل المؤلف هوامش الكتاب مناسبة
الأرقام . ولهذا نرمز إلى هوامشنا بنجمة أو أكثر (على حسب العدد)
تمييزا لها عن هوامش المؤلف) .

✽ أورد المؤلف هنا ملاحظات أخرى لا حاجة بقارىء الترجمة العربية إليها .
(المترجم)

الفصل الأول

الطرق التجارية قبل الإسلام

كَأَنَّ خُدُوجَ الْمَالِكِيَّةِ غُدُوءَ خلايا سفين بالنواصف من ددٍ
عَدْوَلِيَّةٍ أَوْ مِنْ سَفِينِ ابْنِ يَامِنْ يحور بها الملاح طوراً أو يهتدى

* لا « بالنواصف » كما في الأصل الإنجليزي . (المترجم) .

** الخدوج جمع خدج وهو مركب من مراكب الفناء . والمالكية منسوبة إلى مالك بن سعد بن ضبيعة . والملايا جمع خايمة ، وهي السفينة العظيمة . والنواصف جمع ناصفة ، وهي الترحبة الواسعة تكون في الوادي . ودد موضع . وفي البيت تقديم وتأخير ، والتقدير كأن خدوج المالكية غدوة بالنواصف من دد خلايا سفين . (المترجم عن شرح القصائد العشر للتبريزي)

*** عدولية نسبة إلى عدوؤلى ، ويقول عنها باقوت في معجم البلدان (فستنفلد Wüstenfeld ، ج ٣ ، ص ٦٣٣) إنها قرية بالبحرين ، ولكن أهلها Adullah كما يرى س . فرنكل S. Fränkel (في كتابه المذكور في هامش ٤ : ص ٢١٤ والهامش الأول فيها) ، وقد تابعه المؤلف في ترجمته الإنجليزية التي أوردتها للأبيات الثلاثة . وأدولس ميناء تجارى على ساحل الحبشة قديماً ، لعب دوراً كبيراً في القرون الأولى بعد المسيح . وفي شرح التبريزي أن ابن يامن ملاح من أهل حجر أوتاجر ، ويحور أى يعمل بها ويعمل ، ويهتدى : يتطهى للقصد . (المترجم)

يَشُقُّ حَبَابَ الْمَاءِ حَيْرُومَهَا بِهَا كَمَا قَسَمَ التُّرْبَ الْمُقَابِلَ بِالْيَدِ

معلقة طرفة ، الأبيات ٣ — ٥

ما قبل التاريخ ، والجغرافيا

كان العرب^(١) ، قبل بزوغ التاريخ بوقت طويل ، كغيرهم من الأمم ،

* لا « المقائل » كما في الأصل الإنجليزي . (المترجم)

** حباب الماء طرائفه ، والحيروم الصدر . والمقابل الذي يلعب لعبة لصبيان الأعراب ، يقال لها الفيال أو المقابلة ، وهي تراب يكومونه أو رمل ، ثم يخطون فيه خبيثا ، ثم يشق المقابل تلك الكومة بيده فيقسمها قسمين ، ثم يقول : في أي الجانبين خبأت ، فإن أصاب ظفروا إن أخفا خسر . (المترجم عن التبريزي)

(١) معنى « لعربي » Arab في هذا الكتاب كل من يتكلم العربية ، و « الفارسي » Persian كل من يتكلم الفارسية ؛ ومعنى "an Arabian" من يسكن بلاد العرب ، والإيراني Iranian من يسكن إيران . ففي الجاهلية كان العرب جميعاً يسكنون الجزيرة العربية ، عند بضعة قبائل في صحراء مصر بين النيل والبحر الأحمر ؛ وكان كل سكان الجزيرة عربياً ، إذا عددنا الحميرية وغيرها من اللهجات العربية الجنوبية فروعا من العربية . أما بعد الفتوحات الإسلامية فإن ساكن إيران الذي يتكلم العربية قد يسمى عربياً أو إيرانياً ؛ والفارسي هو من يخل على السلام بالفارسية . ولكننا لا نعرف دائماً اللفظة التي كان يتكلمها الناس في بلادهم ، فلا بد في بعض الحالات من التردد في استعمال هذه اللفظة أو تلك .

(المترجم : الحميرية هي الاسم الذي أطلقه العرب على اللفظة العربية الجنوبية القديمة ، وكانت تشمل على لهجات مختلفة ، منها المعينية والسبئية . فلعن المؤلف بقصد بقوله « الحميرية وغيرها من اللهجات العربية الجنوبية » : الحميرية وغيرها من اللهجات العربية الحديثة .)

يصنعون القوارب من الجلود أو جذوع الأشجار المخوفة أو أية مادة أخرى ملائمة ، ويمخرون البهاء الهائلة بالمجداف الصغير middle أو المردي . فذهبوا في البحر لصيد السمك ، وبدأوا الغوص طلبا للؤلؤ ، وربما تعموا أيضا استعمال المجاديف الكبيرة oars . وقد تطورت الملاحة في معناها الصحيح عن هذه الأعمال الساذجة ، عندما أقدم الإنسان على التوغل في البحر . ولكن لا يمتنى هذا الكتاب بذلك التطور الفاضل للسفن البدائية . موضوعنا يبدأ عندما أقدم العرب الأوائل صاريا وشراعا ، ووكلوا أمرهم إلى الرياح في البحر العريض وإلى رحمة آلهتهم . وقد حدث هذا أيضا قبل التاريخ . فنحن لا نعرف طبيعة سفنهم الشراعية الأولى إلا ثلثا . والراجع أن ألواح هياكلها لم تكن تثبت بالسامير بل تشد بخيوط من ليف ؛ ومن الممكن أن الشرع كانت مربعة ولم تكن ممتدة بين مقدم السفينة ومؤخرها كما كانت في العصور التاريخية ، ولكن هذا بعيد عن اليقين^(٢) .

وكان الموقع الجغرافي ، في نواح عامة معينة ، يساعد على تطور الملاحة من شواطئ الجزيرة العربية . فهي تحد من ثلاث جهات بخط ساحلي

(٢) انظر الفصل الثالث . وارجع في السفن البدائية إلى ج . هورنل J. Hornell في كتابه Water Transport : Origins and Early Evolution ، كمبريدج ، ١٩٥٦) ، ونجده Sea-trade in early times في مجلة Antiquity ، العدد ١٥ (١٩٤١) ، ص ٢٣٤ — ٢٥٦ .

بالغ الطول ، يدور من خليج السويس إلى رأس الخليج الفارسي . وتمتد بالقرب من هذه السواحل أخصب بقاع الجزيرة ، وهي اليمن وحضرموت وعمان ؛ ولم يكن الاتصال بينها بحراً أشد هولا من عبور الصحارى والجبال التي تفصل بينها برأ . وكانت التجارة مع البلاد المجاورة تجدد حافزاً إلى الغرب في الشواطىء الطويلة التي يتميز بها شمال إفريقية الشرق ، وحافزاً إلى الشمال الشرقي في شواطىء إيران الجديدة ، وهذه الشواطىء وتلك تمتد محاذية للشاطىء العربي غير بعيدة عنه ، وتدنو منه كثيراً عند نهايتيه البعيدتين ؛ فتهيأ للغرب الاتصال عبر المياه المغلقة في البحر الأحمر والخليج الفارسي بمركزين من أقدم مراكز الثروة والحضارة في العالم ، هما مصر وإيران ، فضلاً عن أرض الجزيرة *Mesopotamia* ، التي كان يمكنهم بلوغها بحراً أو برأ . وكان من اليسير عليهم عبور البحر إلى شرق إفريقية في الجنوب الغربي والسير بسفهم على ساحله بحثاً عن سلع المناطق الاستوائية ؛ وكان شاطىء إيران شرقاً يؤدي إلى الهند — وكانت الرياح الموسمية معواناً في آخر الأمر على الرحلة إلى إفريقية والهند معاً . والأهم من هذا كله أن البحر الأحمر والخليج الفارسي ، يكملهما النيل والفرات ودجلة ، ممران طبيعيان للملاحة بين حوض البحر المتوسط وشرق آسيا ، فكان العرب يطلون من كلا جانبي جزيرتهم على طريقين من الطرق التجارية الكبيرة في العالم .

ولكن لم يمكن الانتفاع انتفاعاً كاملاً بمزايا هذا الموقع الجغرافي إلا بعد التغلب على صعاب معينة . فالجزيرة العربية لا تنتج ولم تنتج أبداً الخشب الصالح لبناء السفن القوية . وهي لا تشتمل أيضاً على الحديد لندق السفن بالسامير ، كما أنها ليست على مقربة من أى بلد ينتجه . وليست فيها أنهار صالحة للملاحة ، وما فيها من الموانئ ، الممتازة قليل . وكان البحر الأحمر ، الذى يمتد نحو ٢٠٠٠ ميل ، يفصل في العصور القديمة بين مصر والجنوب الغربى من الجزيرة العربية أكثر مما يقرب بينهما . وكان النصف الشمالى من هذا البحر خاصة ينطوى على عقبات كأداء . فعلى جانبيه صحراء ، لا ماء فيها تمتد مئات من الأميال . والشعاب المرجانية الضخمة تحف كلا الساحلين ، وتمتد في بعض المواضع بعيداً في البحر ؛ فكان تلاقي الاصطدام بها يتطلب معرفة وحنكة عظيمتين . وكانت الجزر المرجانية تعين على القرصنة ، التى كان البدو الجياع على كلا الجانبين يميلون إليها أشد الميل ، ويعدون لها امتداداً بسيطاً لغاراتهم في الصحراء . وكان البحر خالياً من الموانئ ، الصالحة أو يكاد ، فلم يتوافر المأجراً الآمن من أخطار العواصف أو القرصنة . وكانت الملاحة شمالاً صعبة بوجه خاص على الملاحين الأوائل ، لأن الرياح الشمالية كانت تهب جنوباً على هذا الجانب من البحر طوال العام^(٣) . فأقام العرب طرقاً

(٣) دائرة المعارف البريطانية Encyclopaedia Britannica ، نسخة الرابعة =

للقوافل على طول الساحل الغربى من جزيرتهم ، بدلا من أن يواجهوا أهوال البحر الأحمر . وكانت الأحوال أوفق في الخليج الفارسى ؛ ولكن هنا أيضا كان الماء الصالح للشرب شحيحا على كلا الجانبين ، وكانت القرصنة تجرد حافزا فى كثرة الجزر وفقر سكان السواحل^(١) . ولهذا لم تكن عمان وثيقة الاتصال بأرض الجزيرة وإيران . وفى المحيط الهندى كانت السواحل المؤدية إلى الهند خرابا يبابا ، ولم يمكن الاستعانة بالرياح الموسمية لعبور البحر العريض بين الجزيرة والهند وشرق إفريقيا إلا ريثما يمكن بناء سفن تستطيع احتمال هباتها العاتية .

هذه العقبات الطبيعية كان لابد من التغلب عليها بالحيلة والاختراع حتى يمكن الإفادة من المزايا الطبيعية . ولكن مال جنوب الجزيرة الغربى وعمان إلى البقاء فى عزلتهما ، وذلك لأنه لم يكن من اليسير على العرب إذا لم يكونوا على صلة دائمة بمراكز الحضارة القديمة فى مصر وغرب آسيا والهند أن يأخذوا عنها ما عرفته من تحسينات فى بناء السفن

== عشرة ، مادة « البحر الأحمر »

Red Sea ؛ و The Red Sea and Gulf of Aden Pilot ، طبعة تاسعة

(لندن ، ١٩٤٤ ، الأمانة البريطانية البريطانية) ، الفصل الأول ؛ وم . كبرى

The Geographic Background of Greek and Roman

History (أكسفورد ، ١٩٤٩) ، ص ١٨٧ - ١٨٨ .

(٤) ا . ولسون The Persian Gulf : A. Wilson (لندن ، ١٩٢٨) ،

ص ١ وما بعدها .

والملاحة . بل إن المواد اللازمة لبناء السفن القوية كان لابد من جلبها من الهند^(٥) .

الشرق قبل الإسكندر

لا يعرف شيء ، عن نشاط العرب في الملاحة قبل الفتح الهامشي للشرق الأدنى . ولكن شعوباً أخرى تركت آثاراً عن رحلاتها في المياه العربية قبل ذلك بزمان طويل . وفيما يلي عرض وجيز لهذه الرحلات يدل على أن سواحل الجزيرة العربية كانت في جميع العصور التاريخية على اتصال بالبلاد الأخرى بحراً .

فالنقوش السومرية والآكادية التي ترجع إلى الألف الثالث قبل الميلاد تتحدث عن صلات بحرية بين أرض الجزيرة وبلاد دلمون Dilmun ، وماجن Magan وملخا Melukhha . ولعل دلمون هي جزيرة البحرين . وماجن هي عمان باتفاق الآراء الآن عامة . ويقال إنها كانت تشتمل على الخشب والنحاس ، وفي نقش من لاجش Lagash يرجع

(٥) انظر الفصل الثالث ، ص ٢٥٢ و . بعدها .

٥ أكاد Akkad هي الجزء الشمالي من أرس بابل القديمة . وسومر Sumer حروفها الجنوبية . (المراجع)

*** نحن من أقدم المدن السومرية وأهمها وسومر . كانتها الآن في الخليج . (المراجع)

إلى عهد شُلْجِي Shulgi (حوالي ٢٠٥٠) ذكر « لبناني السفن في ماجن ». وتذكر النقوش ملخا مع ماجن عادة ، ولكن لم يمكن بعد تعيين مكان ملخا في ذلك الوقت على وجه أكثر تحديداً^(٦) .

* شاجي أو دُنْجِي Dungi من ملوك أسرة أور Ur الثالثة ، اعتلى العرش عام ٢٤٥٦ ، وامتد حكمه ٥٨ سنة (The Cambridge Ancient History ، ج ١ ، ص ٤٣٧) . وهو أول من سمي نفسه « ملك سومر وأكاد » (هـ . ر . هول The Ancient History of the Near East : H. R. Hall ، الطبعة العاشرة ، لندن ١٩٤٧ ، ص ١٩٠) . (الترجم)

** يرى س . هـ . لانجدون

S. H. Langdon (The Cambridge Ancient History ، ج ١ ، ص ٤١٥ — ٤١٦) أن ماجن ربما كانت المنطقة التي تسمى الآن الأحساء ، وأن الاسم ماجن (وهو مركب من الكلمة السومرية ما mā « سفينة ») يدل على أن أهل تلك البلاد كانوا رجال بحر . ويقول لانجدون أيضا إن ملخا كانت تدل في الأصل على عمان والجانب الغربي من الخليج الفارسي ، ولكنها أصبحت تدل في العصور المتأخرة على إثيوبيا .

وثمة رأي يقول إن ماجن هي سيناء ، أشار إليه هول (C. A. H. ، ج ١ ، ص ٢٦٢) .

وقد ورد ذكر ماجن في نقوش الملوك السومريين والأكاديين التي نشرها ف . ثيرو — دانجيان F. Thureau — Dangin في كتابه Die sumerischen und akkadischen Königsinschriften (ليبرج ، ١٩٠٧)

(Vorderasiatische Bibliothek. I. Band. Abteilung 1.) ، ص ٦٦ و ٧٢ و ٧٦ و ٧٨ و ١٠٤ و ١٦٤ و ١٦٦ . وورد ذكر ملخا في الكتاب نفسه (ص ٧٠ و ٧٨ و ١٠٤ و ١٠٦ و ١٣٤) . وورد ذكر تلمون Tilmun (بالتاء بدلا من الدال) مرة واحدة ، في ص ٧٨ . (الترجم)

(٦) انظر عن ماجن هـ . بيك The copper mountain of Magan : H. Peake

وعلى الجانب الغربى من الجزيرة العربية ، كانت السفن المصرية

= في مجلة Antiquity ، المجلد الثانى (١٩٢٨) ، ص ٥٢ — ٥٧ ؛ وهورنال
 في أخاة نفسها ، المجلد ١٥ (١٩٤١) ، (المراجع : ص ٢٣٨ و ٢٣٩) . ويقول
 ولون ، ص ٢٧ ، إن ما جرى ربما كانت لسوردة الخشب من الهند تصدده من جديد ،
 وتبدو أقطار السفن التي عرفت بها أرض الحريرة ، وهي شبه مهيكل مقوس ومقدمة
 ومؤخرة عاتيق بكاداك الكونان عموديتي ، في الفن المصري قبل عهد الأسرات ،
 وذلك على « المقبرة الملونة » في هيراكوبوليس Hieraconpolis وعلى مذب
 سكن في جبل المرك ؛ انظر هـ . فرانكفورت H. Frankfort في بحثه
 The origin of monumental architecture in Egypt مجلة American
 Journal of Semitic Languages and Literatures ، المجلد ٥٨ (١٩٤١) ،
 ص ٣٢٩ — ٣٥٨ ؛ وهـ . ج . كانتور H. J. Kantor في بحثه The final
 phase of predynastic culture مجلة Journal of Near Eastern Studies
 المجلد الثالث (١٩٤٤) ، ص ١١٠ — ١٣٦ . ويرى فرانكفورت (المراجع : ص
 ٣٥٨) أن تأثير أرض الجزيرة ربما يقع هيراكوبوليس من أرض الجزيرة نفسها
 عن طريق وادى الخمامات والبحر الأحمر أو من بلد ما على سواحل إيران أو الجزيرة
 العربية مصعب بعيفة أرض الجزيرة . ولكن الأدلة على ذلك ضعيفة ، وأنا أشك
 في حدوث مثل هذه الرحلات في الألف الرابع . ويمكن أن يكون العلم بأقطار السفن
 في أرض الجزيرة قد جاء أيضا عن طريق سور .

(المراجع : كشف ف . و . جرين F. W. Green « المقبرة الملونة » عام
 ١٨٩٩ (كانتور ، ص ١١١) . وهيراكوبوليس هي نخن Nekhen التي كان
 يقيم فيها ملوك العميد قبل عهد الأسر . ونقوم مكانها الآن قرية الكوم الأحمر
 إلى الشمال الغربى من إدفو بنحو ١٨ كم . أما سكن جبل المرك فقد اشترها
 ج . بنديت G. Bénédict في القاهرة عام ١٩١٤ لتحت التوفر ، وقال له
 البائع إنها وجدت في جبل المرك تجاه نبع حمادى (كانتور ص ١١٩ ، هامش ٩) .

تمنخر البحر الأحمر منذ عهد ساحورع (حوالى ٢٤٧٠) في الأسرة الخامسة ، وكانت ثمة رحلات متعددة في عهد الأسرة السادسة (حوالى ٢٣٤١ - ٢١٨١) بالبر أو البحر إلى بلاد بنت Punt ، ولعلها ساحل الصومال الذى يواجه الجزيرة العربية . وفي تلك الفترة كانت السفن المصرية تبنى لهذه الرحلة في رأس خايج السويس ، فكانت تقطع البحر الأحمر كله إلى الجنوب وتعود سالكة الطريق نفسه في وجه الريح -- وهو عمل غير هين في مثل ذلك العصر وعلى مثل ذلك البحر . وتسمى النصوص المصرية هذه السفن أحياناً « سفن جبال » ، ويدل هذا على أنها كانت من نمط أخذ عن هذه المدينة الفينيقية ، أو أنها

* فى The Cambridge Ancient History (ج ١ ، ص ٦٦٢) أنه حكم من ٢٩٥٨ إلى ٢٩٠٦ . (المترجم)

** فى The Cambridge Ancient History (ج ١ ، ص ٦٦٢) أن هذه الأسرة نوات الحكم من حوالى ٢٨٢٥ إلى حوالى ٢٦٣١ (٢) (المترجم)

*** هى مدينة جب ب ل الفينيقية ، وتسمى الآن جبيل ، وهى فى منتصف الطريق بين طرابلس وبيروت ، وهى فى لغوية Qebal (حزقيال ٢٧ : ٩) ومعناه النسبة فى إشوع ١٣ : ٥) . وترد gubla كثيراً فى رسائل بل العمارنة . وهى فى المصادر اليونانية Byblos ، وفى النقوش المصرية القديمة Kupn(i) . ومن هذا يتضح أن نطق المؤلف لاسم المدينة ، أى جبال gebál (بتعريك لباء بفنحة طويلة) ، ليس له ما يبرره . وإنما يستحسن نطقها جبيل على حسب التسمية الحديثة ، أو جبيل على حسب العربية . (المترجم)

كانت من النوع الذى يستعمل فى الملاحة إليها . وكانت جبال عد المصريين أيضا بنحشب الصنوبر والصمغ اللازمين لبناء السفن . وفى المملكة الوسطى (حوالى ٢٠٠٠ - ١٨٠٠) بعث الفراعنة بحملات بحرية إلى بنت ، تنعكس فى القصة المشهورة عن الملاح الذى تحطمت سفينته . وهى تتحدث عن ملاح نجا وحده من سفينة مصرية تحطمت فى البحر الأحمر وألقت به الأمواج على جزيرة تبعد عن طيبة مسافة تقطع فى شهرين . وكان فى الجزيرة نعبان يزعم أنه أمير بنت ، وكان يهيمن على طائفة متنوعة من التوابل والحيوانات الإفريقية . وفى المملكة الحديثة أرسلت الملكة حتشبسوت حملة إلى بنت ، ولعل ذلك كان عام ١٤٩٥ . وتدل الرسوم البارزة والنقوش فى الدير البحرى كيف سيرت إليها خمس سفن كبيرة فى البحر الأحمر ، وكيف استقبلت بنت المصريين ، وكيف عادوا . وبعد ذلك بثلاثة قرون ، أرسل رمسيس الثالث (١١٩٨ - ١١٦٧) أسطولاً من سفن كبيرة من ميناء يواجه فقط إلى بنت ، وبعث بحملة بحرية إلى بعض مناجم النحاس فى شبه

* فى The Cambridge Ancient History (ج ١ ، ص ١٧٣) : من ٢٣٧٥ (٢) إلى حوالى ١٥٨٠ . (المترجم)
 * * آثار وصول السفن المصرية إلى بنت دعشة بالغة فيها ، من تجارة مصر البحر . مع بنت كانت قد انقطعت بعد الأسرة الثانية عشرة . (المترجم)
 * * * انظر فى تفصيل العلاقات التجارية بين مصر وبنت حورانى فى بحثه =

جزيرة سيناء (٧) .

== Sea-trade in early times (مجلة Antiquity ، المجلد ١٥ (١٩٤١)) ،
ص ٢٤٠ — ٢٤٦ . (المترجم)

(٧) يقارن ب . مونتيه P. Montet (Byblos et l'Égypte ، نص
(باريس ، ١٩٢٨) ، ص ٦ و ٢٨٤) عبارة « سفن جبّال » بعبارة « سفن
مارى Mari » و « سفن أور Ur » و « سفن أكاد » و بحث ب . نبرو — دانيان :
Vocabulaires de Ras-Shamra ، مجلة Syria ، المجلد ١٢ (١٩٣١) ،
ص ٢٢٨ — ٢٣٠ . وانظر في قصة الملاح الذي تحطمت سفينه ا . إيرمان
A. Erman في كتابه The Literature of Ancient Egyptians . كما
نقله إلى الإنجليزية ا . م . بلاكن A.M. Blackman (لندن ، ١٩٢٧) ،
ص ٢٩ — ٣٥ .

(المترجم : ماري على الفرات الأوسط . وأور مدينة سومرية باقية الأهمية ،
تقع على بعد ١٤٠ ميلا جنوب بابل ، وعلى نحو ستة أميال جنوب النجدي الخالي لنهر
الفرات . وهي الموضع الأول لبيدنا إبراهيم عليه السلام ، كما تقول التوراة . وهي الآن
تلى المقيتر . على أننى لم أجد في كتاب مونتيه شيئا مما ذكره المؤلف ، ومن أجل أنه
لا يمكن أن ينقل عام ١٩٢٨ ، تاريخ صدور كتابه ، شيئا نشره نبرو — دانيان
بعد ذلك بثلاث سنين .)

وانظر عن حلة حنثيسوب ج . ه . بريستد J.H. Breasted في Ancient
Records of Egypt (شيكاغو ، ١٩٠٦ — ١٩٠٧ ، ج ٢ ، الأقسام
٢٤٦ — ٢٨٧) ؛ و ا . نيفيل E. Naville في The Temple of Deir
al Bahari ، الجزء الثالث (لندن ، ١٨٩٨) ، اللوحات ٦٩ — ٨٥ . ويرى
ر . ب . داوورتي R.P. Dougherty في The Sealand of Ancient Arabia
(نيويورك ، ١٩٣٢) ، ص ١٧٠ — ١٧٢ ، أن « أرض
« الله التي تذكرها نصوص الديار البعري قد تكون في جنوب الجزيرة العربية ؛ =

وبعد أن اضمحلت قوة مصر ، بدأ الفينيقيون وقد أصبحوا القاعين على أمر الملاحة في البحر الأحمر . وربما كانوا كذلك مروا عدة من قبل ، ولكن أقدم دليل قطع على ذلك قول سفر الملوك الأول : « وعمل الملك سليمان سفن في عسيون جاز التي بجانب أيلة على شاطئ ، بحر سوف في أرض أدوم . فرسل حيرام في السفن عبيده النوانى العارفين بالبحر مع عبيد سليمان . فأتوا إلى أوفير ، وأخذوا من هناك ذهب أربع مائة وزنة ، وأتوا بها إلى الملك سليمان » .

ويمكن الآن عن ثقة تحديد مكان عسيون جاز هذه بقى الخائفة

== وربما كانت تشمل بنت أيضاً على جنوب الجزيرة . وبرى برستد (٢٥٨) أن السفن ربما كانت تنحدر من طيبة مع النيل ، ثم تمر لقناة القديمة التي كانت تصل بين النيل والنيل ، ومنها تمر جنوباً في البحر الأحمر . والسكن انظر ح . بوزنر G. Posener في بحثه Le canal du Nil à la mer Rouge avant les Ptolemées ، المجلد ٢٦ (يوليو ١٩٣٨) ، ص ٢٥٩ -- ٢٧٣ : ليس ثقة أدلة قوية على أن قناة كانت موجودة قبل الألف الأول ، ولا برهن الدرس بحرى على أن السفن كانت تمر فعلاً من طيبة . هذا إلى أن الضربى الذى يراه برستد نحو ثمانية ميل ، والأرجح أن القناة سارت برأ من طيبة إلى وادى الحمامات جنوباً ، وأن الأسطول البحر من ميناء في منطقة القصير كما فعل أسطول رمسيس الثالث . واصر أيضاً ب . ا . نيوبرى P. E. Newberry في بحثه Notes on sea-going ships ، المجلد ٢٨ (١٩٥٢) ، ص ٦٥ ٦٦ .

غربي العقبة ، حيث قامت بعثة أمريكية بالحفر والتنقيب فيما بين ١٩٣٨ و ١٩٤٠ . ومن المحتمل أن سليمان نفسه (حوالى ٩٧٤ - ٩٣٢) بنى المدينة والمصنع الكبير لتكرير النحاس الذى كشف فيها بعد أن أخضع داود أبوه أهل أدوم . ولكن الآيات التى أوردناها تدل فى وضوح على أن سفن سليمان كان يعمل فيها فينيقيون بعث بهم حيرام ، ملك صور ، وتحدث الآيات اللاحقة أيضاً عن أسطول منفصل لحيرام أنخر مع أسطول حليفه . ولابد أن هذه السفن بنيت فى عيصيون جابر ، والواقع أنه كشفت فى تل الخليفة مسامير كبيرة من الحديد أو النحاس الممزوج به ، وقطع من جبال غليظة ، وكتل من القار لدم السفن ، وأخرى من الصمغ لطلائها . وكان من الممكن أن يقطع الخشب اللازم للألواح من غابات البلوط التى كانت تشتمل عليها أدوم فى ذلك الوقت . وأوفير التى كانت تقصد إليها هذه السفن ربما كانت فى الهند ، فإن السفن كانت تقوم بهذه الرحلة مرة واحدة كل ثلاث سنين . والسام التى كانت تجلب من أوفير ، وهى الذهب والفضة والجواهر وخشب الصندل والعاج والقروود والطواويس ، تفوح منها رائحة الهند ، سواء من الناحية اللغوية أو الناحية الاقتصادية . ويصف سفر الملوك فى الموضع نفسه " زيارة

* دمت السفينة طائتها بالقار (المخصص لابن سيده) (بولاق ١٣١٩ هـ) ،

ج ١٠ ، ص ٢٥ . (المرجع)

** فى الأصحاح العاشر . (المرجع)

ملكة سبأ لساميان ، ولكن يلاحظ أنها جاءت في قافلة من الإبل
لا فوق متن البحر . ومن الجلي أن السبئيين في ذلك الوقت ، كأهل مكة
في أيام النبي محمد ، كانوا يستعمون الطريق البري الممتد من اليمن إلى سوريا
عبر الصحراء ، على طول البحر الأحمر^(٨) . وقد توفقت التجارة البحرية
بعض الوقت بعد انقسام ملك ساميان . وحاول يهوذا ملك يهوذا
(حوالي ٨٧٣ - ٨٥٩) إحياءها ، فبنى السفن من جديد لتأتي له
بالذهب من أوفير ؛ ولكنها « تكسرت » في عصيون جابر ، والظاهر

(٨) سفر الملوك الأول ٩ : ٢٦ - ٢٨ (الترجمة) وما بعدها . الترجمة
الإنجليزية المعتمدة (التي نقل عنها المؤلف) . وانظر في عصيون جابر مقالات
N. Glueck في مجلة Bulletin of the American Schools of Oriental Research
الأعداد ٧١ و ٧٢ (أكتوبر و ديسمبر ١٩٣٨)
و ٧٦ (أكتوبر ١٩٣٩) و ٨٠ (أكتوبر ١٩٤٠) ؛ وما كتبه في
Annual Report of the Smithsonian Institution (١٩٤١) ، ص ٥٣ -
٥٧٨ . وانظر في أوفير ج . مونتجومري J. Montgomery : Arabia and the
Bible (ميلادنيا ، ١٩٣٤) . ص ١٧٦ وما بعدها (المرحوم) وكذلك
ص ٣٨ . هامش ٥) ؛ وب . موريتز B. Moritz : Arabien (هانوفر .
١٩٢٣) . ص ٩٣ وما بعدها ؛ وج . هورال : Naval activity in
the days of Solomon . في مجلة Antiquity . المجلد ٢١ (يونيو
١٩٤٧) ، ص ٦٦ - ٧٣ . (المترجم : انظر التعليق الثاني لمقال الأول .
وقد أفردناه للتعليق المفصل عن أوفير)

* حوالي ٩٣٥ إلى مملكة إسرائيل في الشمال ومملكة يهوذا في الجنوب .
(المرحوم)

أنها تحطمت تحت وطأة الرياح العاتية في خليج العقبة^(٩).

(٩) سفر الملوك الثاني ٢٢ : ٤٧ - ٤٩ ، وسفر أخبار الأيام الثاني ٢٠ : ٣٥ - ٣٧ . وبدل سفر حزقيال ٢٣ : ٢٧ على أن صور كانت تتجر في أوائل القرن السادس قبل الميلاد مع سبأ وكنية Canneh وعدن ، ولكن ربما كان ذلك بالتقوافل ، وأنا أعدت ذكره هيروdot (الكتاب الرابع ، الفصل ٤٢) من رحلة الفينيقيين حول إفريقيا حوالي ٦٠٠ قبل الميلاد قصة من أساطير ، فإن مثل هذه الرحلة ، التي يبلغ طولها ١٦ ألف ميل ، أصول كثيراً من أبحار رحلة فنيقيي الإنسان قبل القرن الخامس عشر الميلادي ؛ ولو كانت حدثت فعلاً لما ظل القدماء على جهلهم بشكل إفريقيا ، وما قيل عن ظهور الشمس على الجانب الأيمن من السفينة على ساحل إفريقيا الجنوبي كان من قبيل الظن اليسير على المصريين الذين كان يستق منهم هيروdot معلوماته ، والذين سمعوا ولا بد بمكان شمس الصيف في أعلى النيل جنوب مدار السرطان . انظر ج . ١ . طومسون A History of Ancient Geography (كمبريدج . ١٩٤٨) ، ص ٧١ - ٧٢ ، (المراجعة : وكذلك ص ٢)

(ملاحظتان للمرجع :

١ - عن كنيته : أرجح الظن أن هذا الاسم العبري قابل قنأ الوارد في نفوس اعرابية الجنوبية ، وكاني Cane في المصادر اليونانية . ويقوم مكانها الآن بر على ، وهو ميناء لا أهمية له ، ومن الغريب أنه لا ضم أية خرائب ، رغم أهمية قنأ التجارية قديماً . انظر كتاب هرمان فون فيسمان Hermann von Wissmann Beiträge zur historischen Geographie des vorislamischen Südrabien (فيسبادن . ١٩٥٣) ، ص ٨٦ - ٩٣ . على أن شرنجبر (المرجع المذكور في هامش ١١ ، ص ٨٣) يحمل Cane مكان كبحاف عند رأس العسيقة ، بينما يحملها جلازير (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ١٧٤) مكان حصن القراب . وانظر ص ١٦٦ ، المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١١٦ - ١١٧ .

وعلى الخليج الفارسي . كانت مملكة « أرض البحر » Sealand القديمة تسيطر على منطقة تمتد من قرب مصب الفرات إلى دلون ، وقد حُدّد مكانها في الشمال الشرقي من الجزيرة العربية على نحو يكاد يكون قاطعاً . ويبدو أن هذه المملكة ، التي قامت في الألف الأول ،

== ٢ == عن رحلة حول إفريقيا : حسب هذه الرحلة إلى عهد نكاو Nekho (٩ - ٥٩٣) . إذ يقال إنه أراد التحقق من إمكان الدوران حول إفريقيا ، بعث سفينة حربية في البحر الأحمر ، نفودها ملاحون فينيقيون ، فمادت أحماً إلى مصر عبر البحر المتوسط . هذه الرحلة استغرقت نحو ثلاث سنين . ويرى ج . هورنر في بحثه Sea-trade in early times (مجلة Antiquity ، ج ١٥ (١٩٢١) ، ص ٢٤٥) أنه ما كان من المستحيل على ملاحين فينيين بحريين أن يقوموا بهذه الرحلة مني وانتهب الرياح وتيارات الماء وما تحبب قلوبهم . وأنه مما يدل على صحة قصة أن الشمس كانت تشرق من اليمين في النصف الثاني من الرحلة . وإن ما يصدّق هيروdotus ذلك . ولا يستبعد صحة الرواية أيضاً كارل بيترز Carl Peters في كتابه Im Goldland des Altertums (ميونيخ ، ١٩٠٢) ، ص ٢٣٣ و ٢٩٨ ؛ و س . جزل S. Gsell : Herodote (الجزائر ، ١٩١٥) ، الفصل السادس (ص ٢٢٥ - ٢٤٠) ؛ وشب (المراجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٠١) . ويرى بشري (المراجع المذكور في هامش ١٩ ، طبعة ثانية ، ج ١ ، ص ٢٨٩ - ٢٩٨) أن الرحلة لا يمكن التدايل على عدم صحتها ، ولكن يجب اعتبارها غير محتملة إلى حد بعيد .

* يقول داوراني (المراجع المذكور في هامش ٧ ، ص ٢٤ و ٢٨ و ٣٩ و ١١١) إن أرض البحر (mât tântim في النقوش الأكادية) كانت موطن دول تمتد بها . في منتصف الألف الثالث قبل الميلاد ، في أيام مارجون ملك أكاد ، انبعثت في أرض البحر قوة لم يستطع جيرانها تجاهلها . وفي معظم النصف الأول من الألف

كانت تضم كلدانيين وعرباً . وفي أوائل القرن السابع فر ملك أرض البحر مع بعض أتباعه عبر الخليج الفارسي والتجأ إلى عيلام بعد ثورة فاشلة على سيده الأشوري سنخريب (٧٠٥ — ٦٨١) . وهذا يدل على حد أدنى معين من النشاط البحري ، ولكن ما فعله سنخريب رداً على ذلك أدعى إلى الاهتمام . فقد جاء بفينيقيين إلى نينوى لينبؤوا له سفناً قوية ، ثم أقام على السفن ملاحين من صور وصيدا وقبرص ، وأمر بتسييرها جنوباً في مجارى الماء التى تشق البلاد وجرها على الأرض فى بعض المواضع ، حتى بلغت مصب الفرات . وهناك اعتلاها المحاربون ، وأبحرت الحملة إلى مصب نهر أولاي Ulai (قارون) ، وهو يصب الآن فى شط العرب (المترجم : إلى الجنوب من البصرة بنحو عشرين ميلاً)

== الثانى قبل الميلاد ، قامت فى أرض البحر دولة تعد عادة الدولة الأولى فى أرض البحر ، وقد لعبت دوراً هاماً فى جنوب غربى آسيا . وقد قضى الكاسيون Kassites على هذه الدولة ، ولكن لم يتحقق لهم القضاء على شعب أرض البحر قضاء مبرماً . وبعد ذلك بنحو خمسمائة سنة قامت دولة ثانية فى أرض البحر تسمى طولاب . وبعد فترة قصيرة نسباً ، أخذ اسم أرض البحر يتردد فى نقوش الملوك الآشوريين ، وذلك من زمن شالمنسر Shalmaneser الثالث (٨٥٨ — ٨٢٤ ق. م) إلى زمن آشوربانيبال Ashurbanipal (٦٦٨ — ٦٢٩ ق. م) ، أى أكثر من قرنين خلال النصف الأول من الألف الأول قبل الميلاد . وثمة أدلة واضحة على أن نابوبولاصر Nabopolassar ، مؤسس الإمبراطورية البابلية الحديثة ، كان على صلة بأرض البحر . (المترجم)

٣٨ تسميه المصادر يونانية يولابوس Eulaeus . (المترجم)

ولكنه كان يعصب عندئذ في الخليج الفارسي مباشرة ، وكان هذا الخليج
يتمدد في ذلك الوقت شمالا وغربا أمد مما يمتد الآن . هنالك نزل المحاربون
إلى البر لملاقاة جنود أرض البحر المنجدهمين على الشاطئ ، وأوقعوا بهم
الهزيمة . ويقص نفس أسوري ببض بالحياة قصة هذه الحملة ، وهي تدل
إما على أن الخليج الفارسي كان ينقصه الصنّاع لبناء سفن صالحة حتى
لمثل هذه الرحلة القصيرة . أو على أن سنجريب توقع مقاومة بحرية فأراد
أن يكون له أسطول متفوق . وربما جاء الفينيقيون أيضا بأخشاب السفن
من لبنان إلى نينوى . فالمحتمل أن أرض الجزيرة لم تكن تنتج سوى
القليل من الخشب الصالح لبناء السفن^(١٠) .

وليس ثمة أدلة يعتد بها على نشاط الملاحة في عصر الدولة البابلية
الحديثة (٦٢٩ - ٥٣٩)^(١١) . ولكن خلفاءها الفرس فتحوا

(١٠) انظر لوكينيل S Luckenbill (الترجم : تحت Daniel David Luck) :

Ancient Records of Assyria and Babylonia (شيكاغو ، ١٩٢٧) .

ج ٢ ، الأقسام ٢١٨ - ٢٢١ (الترجمة : صحتة ٣١٨ - ٣٢١) . وانظر

عن « أرض البحر » داورتي في مواضع عدة (الترجمة : الواقع أن كتاب داورتي

كلمة عن أرض البحر) ؛ وقد يرجع الاسم إلى قرب من البحر ، أو إلى المستنقعات

القريبة من القرب ، أو إلى شكل البحر الذي تسم به الصحراء . وانظر ولسون ،

س ٤٢ ، عن التغيرات في الخط الساحلي ومجاري الأنهار .

* في The Cambridge Anc. Hist. (ج ٣ ، س ١٢٧) أن نابو يونسر ،

مؤسس الدولة البابلية الحديثة ، اعتلى العرش عام ٦٢٥ . (الترجمة)

(١١) احتفظ أنا يوسيبوس Eusebius (Praeparatio Evangelica) ،

آفاقاً جديدة للتطور الاقتصادي حين وحدوا غرب آسيا كله ومصر في إمبراطورية ثابتة الدعائم . وقد قدر دارا الأ كبر (٥٢١ — ٤٨٥) قيمة ربط فارس بالهند ومصر بحراً إلى جانب ربطها بهما برّاً ، ونظم في سبيل هذا الفرض بعض الأعمال البحرية الرائعة . فبعث بأسطول في نهر السند جنوباً ، طاف حول الجزيرة العربية إلى مصر . ويسمى هيرودوت أحد قواد هذه الحملة «سكيلا كس الكريندى» *Seylax of Caryanda* . وحفر دارا أيضاً قناة للسفن ، أو أعاد حفرها ، وهي تبدأ من الفرع البلوزى ، أحد فروع النيل قديماً ، بالقرب من الزقازيق ، وتشق وادى

= الكتاب التاسع ، الفصل ٤١ ، برواية عن الأعمال العامة التي قام بها فيؤخذ
نصر الثاني (٦٠٥ — ٥٦٢) في تيريدون *Teredon* (وأصلها إيريدو *Eridu*)
[المراجع : جنوب أور] قديماً) عند مصب نهر الفرات (المراجع : انظر عن
تيريدون : المراجع *Die alte Geographie Arabiens : A. Sprenger*)
(برن ، ١٨٧٥) ، ص ١١٢ — ١١٥ ؛ وولسون : ص ٤١ ، هامش ١) ؛
ويحدث سفر إشعيا ٤٣ : ١٣ عن سفن الكلدانيين على حسب أحد التفسير ؛
وفي كتاب أيسخيلوس *Aeschylus* « الفرس » *Persians* ، الفصل ٥٤ ،
إشارة غامضة إلى سفن البابليين . وانظر ولسون ، ص ٣٢ — ٣٤ .
(المراجع : ممن فسروا إشعيا ٤٣ : ١٤ على أنها تشير إلى سفن الكلدانيين
فرانز ديلتس *Franz Delitzsch* (*Commentar über das Buch Jesaja*)
الطبعة الرابعة ، ليبرج ١٨٨٩ ، ص ٤٤٥) وأوجست ديلن *August Dillmann*
(*Der Prophet Jesaja* ، الطبعة الخامسة ، ليبرج ١٨٩٠ ، ص ٣٩٦) .
* تقع كريندا على ساحل كارو *Caria* ، إحدى مناطق آسيا الصغرى
قديماً . (المراجع)

الطميلات ثم البحيرات إلى السويس ؛ ثم أتخذ أسطولاً من النيل سار في هذه القناة فالبحر الأحمر فأصدا إلى فارس . وربما سلكت هذا الطريق أيضا سفن قادمة من البحر المتوسط ، ففي خلال ثورة مصر من ٤٦٠ إلى ٤٥٤ صعد أسطول أثينا في النيل حتى منف^(١٢) .

هذه هي الحقائق الأساسية التي نعرفها عن المياه العربية قبل فتوحات اليونان . وإذا استعرضنا هذه الحقائق فقد نلاحظ تفوق الفينيقيين في بحار الشرق . ولعلهم حين حولوا نشاطهم من البحر المتوسط إلى هذه الأرجاء لم يجدوا صعوبة بالغة في تعلم لهجات أبناء عموماتهم الساميين في بلاد العرب وفهم عقليتهم وعاداتهم . ولم نسمع شيئاً عن الملاحين العرب في الشرق القديم . ولكن يصح أن نفترض ،

(١٢) انظر عن سكيلاكس تاريخ هيرودوت . كتاب الرابع ، الفصل ٤٤ ؛ و ١ . هرتسفلد *Zoroaster and his World* : E. Herzfeld (برنستون ، ١٩٤٧) ، ج ٢ ، ص ٦٥٢ — ٦٦٩ . وورد بوزنر نقل قناة في كتابه *La première domination perse en Egypte* (القاهرة ، ١٩٣٦) ، ص ٨٧ — ٤٨ . وانظر أيضاً توكيديدس *Peloponnesian War* : Thucydides . كتاب الثاني ، الفصلان ١٠٤ و ١٠٩ . ويشتمل نقل دارا إشارة إلى قناة سابقة لا بد أنها قناة نيقاو (في أواخر القرن السابع) ، وقد ذكرها هيرودوت (كتاب الثاني ، الفصل ١٥٨ ، وكتاب الرابع ، الفصل ٤٢) وغيره من الكتاب اليونانيين . وقد حملت السفن الهندية مناووساً إلى بابل في نحو عام ٤٠٠ : انظر *The Jātaka* ، الترجمة الإنجليزية ، ومي بقلم ا. ب . كاول *E. B. Cowell* وآخرين (كمبرج ، ١٨٩٧ وما بعدها) ، ج ٣ ، ص ٨٣ — ٨٤ .

استناداً إلى ازدهار حال المينيين والسبئيين في الألف الأول وما يمكن معرفته عن نشاط العرب البحري في العصور الهلينستية ، أن العرب كانوا يقومون بدور ما في الحياة البحرية على أيامهم قروناً عدة قبل الإسكندر .

الخليج الفارسي في العصرين الهلينستي والروماني

إن حياة الإسكندر الأكبر (توفي عام ٣٢٣ ق . م) عهد فاصل في تاريخ الشرق الأدنى ، ولو امتد به العمر لكانت له آثار أجلى وأخطر . فلربما أنشأ إمبراطورية أخرى متحدة على أسس ثابتة في البلاد التي قامت فيها الإمبراطورية الفارسية . ولا ريب في أنه كان سيحقق ما رمى إليه من كشف سواحل الجزيرة العربية ، فيلقى من الضوء على تلك السواحل ما ألفته حملة نيارخوس Nearchus على شواطئ إيران . ولربما جاء بعدئذ الفتح ؛ وبدأت تجارة اليونان مع الهند قبل أن تبدأ فعلاً بقرنين من الزمان . على أن آثار الفتوحات المقدونية كانت عظيمة إلى حد بعيد . فقد وحد الفرس بين شواطئ الجانب الشرقي من البحر المتوسط وسواحل خليجي المحيط الهندي ؛ ولـكن زاد اليونان من استغلال منافع هذه الوحدة في الميدان الاقتصادي ، وبددوا بحبهم للاستطلاع

في أي الخليج الفارسي والبحر الأحمر . (المرجع)

الظلام الذي اكتنف الجزيرة العربية زمنا طويلا .
وكان الإسكندر في السنة الأخيرة من حياته في شغل باستئجار
الفينيقيين للملاحة في الخليج الفارسي واستيطان شواطئه : كما كان
في شغل بنقل سفن كثيرة قطعة قطعة من فينيقيا إلى أرض الجزيرة ،
وبناء قايل من السفن مستعينا بأشجار السرو القريبة من مدينة بابل ،
وتحسين الملاحة في الفرات ، والنهوض بميناء بابل ، وإرسال سفن ثلاث
جنوبا في الخليج للاستكشاف على نحو تمهيدى . وقد جاءت إحدى هذه
السفن إلى البحرين ، حيث شاهد رجالها معابد اللؤلؤ . ولكن لم
تمض أى منها إلى ما وراء رأس مُصَنَّدَم ، ولم تعقب هذه الرحلات
ثمرة^(١٣) . ولم يواصل خلفاء الإسكندر استمداداته ، ولم يبد اليونانيون
في الإمبراطورية السلوقية Seleucid نشاطا بالغا في الخليج الفارسي .
وفي القرن الثالث كان أنشط التجار في هذه المنطقة كلها هم أهل جرها
Gerrha ، وهي مدينة كلدانية على ساحل الأحساء ربما كانت تضم كثيرا
من العرب في ذلك الوقت . وكان أهل جرها يتجرون عن طريق

(١٣) أريان : Anabasis ، الكتاب السابع ، فصول ١٩ و ٢٠ .
تقلا عن أريستوبولوس Aristobulus ، وكان معاصرا للإسكندر .
* يقول شيرنجير (المرجع المذكور في هامش ١١ ، ص ١٣٥) إن Gerrha
هي الخرنا ، وكانت قاعة بالقرب من ميناء القفر الحالي . وقد ذكرها الهمداني في
صفة جزيرة العرب . ويوافقه جلازير (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٧٥) .

القوافل مع جنوب الجزيرة العربية ، أرض البخور . وربما كانوا يتجرون أيضا بحراً وبرا مع مدينة سلوقية Seleucia على نهر دجلة ، التي خلفت بابل مركزاً تجارياً لأرض الجزيرة . وكانت السفن البحرية تستطيع التصعيد حتى سلوقية ، فأصبحت نهاية خط الملاحة في الخليج^(١٤) . وكانت ثمة أيضا أسواق في تيريدون عند مصب الفرات وخارا كس Churax عند ملتقى دجلة بنهر يولايوس Eulaeus (قارون) . وقد شن أنتيوخوس Antiochus الثالث حملة على جرها حوالي ٢٠٥ ، ولكن استرضاه أهلها بمقادير وفيرة من الفضة واللبان والمر .

== غير أن دائرة المعارف البريطانية توافق على Philby على أن جرها هي 'عقير' ، وأن الاسم الجديد 'العقير' (وينطق Ojer. Ujair) احتفظ في بيته بالاسم القديم 'جرها' . ويرى سليمان حزين (Arabia and the Far East) (القاهرة ، ١٩٤٢) ، (ص ١٥٢) أنها الخطيئة . (المرجع)

(١٤) أغانارخيدس Agatharchides : On the Erythraean Sea .

الفصل ١٠٢ ، في كتاب ك. Müller : Geographi Graeci Minores (باريس ، ١٨٨٢) (المرجع : العنبر ١٨٥٥) ، الجزء الأول (انظر تعليقات على هذا الكلام في ص ٩٠ فيما بعد) ؛ واسترابون Strabo : Geography ، الكتاب ١٦ ، الفصل الأول ، القسم التاسع ، والفصل الثالث ، القسم الثاني ، نقلاً عن أرسطوبولوس وإراتوستينيس Eratosthenes الجغرافى الإسكندري (٢٧٦ — ١٩٦) .

* هي مدينة المحمرة في إيران . انظر شرف (المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٤٩ — ١٥٠) وحزن (ص ١٠٠) . (المرجع)

« إن أهل جزرها سألوا الملك ألا يقضى على ما أعطتهم الآلهة من سلام وحرية خالدين^(١٥) ». وفي عدا هذه الخطوة التي كان ينقصها التصميم ، لأنجد شيئاً كثيراً في هذا العدد . وهو أمر يدعو إلى الدهشة ؛ فقد كنا نتوقع أن يشي . ملوك السلوقيين تجارة رابحة بين الهند والبحر المتوسط ، تسلك الطريق البحري الذي وضع يبارخوس معاملة ، ثم تمر بإمبراطوريتهم في أرض الجزيرة وشمال سوريا . ولكن يبدو أن تجارتهم مع الهند كانت تمر في الغالب عبر إيران ؛ فالفيلة على الأقل كان يؤتى بها من هذا الطريق . على أنه لا يستبعد قيام تجارة بحرية لم يسجهاها مصادرنا النافعة المتعاقبة بتاريخ السلوقيين .

ولكن ضاعت الفرصة حين استولى الپرت Parthians على بابل وسلوقية فيما بين ١٤٠ و ١٣٠ . فقد استطاع ملوكهم الظفر بدخل طيب من الطرق البرية التي كانت تمتد عبر ممالكهم إلى الهند والصين ، فلم يساعدوا تجار الغرب ، من يونان أو رومان ، على إقامة طريق بحري بنافس طريقهم . وقد ظلت تجارده الخابيج الفارسي ، طوال عهد الإمبراطورية الرومانية ، في أيدي مدن صغيرة تقوم بدور الوسيط ، ويشغل العرب فيها مركزاً مهموماً ، وهي خارا كس وجارتها أبولوجوس

(١٥) بوليبيوس : Historica ، الكتاب ١٣ ، فصل "تاسع"

(وهو الذي قلنا عنه) .

Apologus ثم مدينة تدمر في الصحراء السورية ، وكان لها معهما اتصال وثيق . ولم يحاول الرومان القضاء على هذا النظام إلا مرة واحدة ، وذلك حين فتح تراجان Trajan أرض الجزيرة وأخضع خارا كس (١١٦ م) ؛ ولكن سرعان ما استعاد البرت الأرض المفقودة . وقد بلغت تدمر بعد ذلك غاية ازدهارها ، إذ يبدو أن روما وافقت على تركها شبه مستقلة حتى يستطيع تجارها مزاولة تجارتهم في كلتا الإمبراطوريتين العظيمتين . وكانت خارا كس مدينة يونانية في الأصل ، أنشأها الإسكندر ، ثم أعاد بناءها أحد الملوك السلوقيين ؛ وفي فترة متأخرة أسسها من جديد ملك يدعى سباسينوس Spasinus ، هو ملك العرب المجاورين ، وسمّاها باسمه « Charax Spasinou » . ويقول بليني Pliny إن خارا كس كانت في عصره (قبل ٧٧ م) مدينة في بلاد العرب على حدود پارثيا (فارطيا) أو بلاد البرت Parthia . وكانت ، عند ما حمل عليها تراجان ، في نطاق إمارة صغيرة يقوم عليها أثامبيلوس Athambelus ، ومن الجلي

* يقول جلازير (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٣٢١) إن أبولو جوس هي الأبله عند العرب و Ubulum في القوقاز الأكادية ، وقد يمكن تعيينه عن مدينة الحمره ، وهذه بعد نحو ٧٥ كيلو متراً عن شاطئ الخليج الفارسي . وانظر أيضاً جلازير . ص ١٨٨ — ١٨٩ ؛ وسب ، المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٤٩ . (الترجمة)

*** نویسمیست خراسان فہما بعد . (المبرجہ)

أنه أمير سامي . ولا تذكر أبو نوحوس إلا في كتاب *Periplus of the Erythraean Sea* ، وهو يرجع إلى حوالي ٥٠ - ٦٠ م ، وسنصفه بعد قليل . ويقول عنها مؤلفه إنها مدينة من الأسواق « في بارثيا » ، أي إقليم فارس ، تصدر إلى اليمن الكثير من اللؤلؤ والأرجوان والتمر والبلح والذهب والعبيد . وربما كان سكان هذين الميناءين التوأمين مزيجاً من العرب والكلدانيين والفرس . وكان أحدهما أو كلاهما نقطة بداية رحلات حول الجزيرة العربية . تشهد بهذا التقارير المترمة التي خلفها الرحالة الصينيون الذين زاروا بارثيا . فأخبار عصرهان *Han* الأول (٢٠٦ ق . م - ٢٥ م) تقول إن المرء يستطيع أن يركب البحر في تياو - تشي *Tiao-Chih* (أي بلاد الكلدانيين) ، ويسير غرباً أكثر من مائة يوم حتى يصل إلى أرض الشمس الغاربة . ولما كانت

* يقول أبو وينجسون (يرجع المذكور في هامش ٢٤ ، ص ١٩٧ ، هامش ٣) إن زمني تأليف *Periplus* موسم جعل شديد . فبني بنسبه ام كورنمان *E. Kornemann* إلى لندن الأخيرة من حكم الإمبراطور الروماني دوميتيان *Domitian* (٨١ - ٩٦ م) ، ترى م . ب . تشارلز ورت *M. P. Charlesworth* بنسبه إلى الفترة الممتدة من ٤٠ إلى ٧٠ م ، ويوافقه في ذلك ج . ج . أندرسون *J. G. C. Anderson* . كذلك يؤرخ و . و . تارن *W. W. Tarn* الكتاب بحوالي منتصف القرن الأول الميلادي . وانظر أيضاً هامش ١٩ . (المراجع)

** انظر حزين : *Arabia and the Far East* . ص ٩٩ - ١٠٠ . (المراجع)

الفقرة نفسها تقول إن تياو — تشى ولاية تابعة لبارثيا ، فلا بد أنها تشير إلى زمن ما بعد ١٤٠ ق. م. وثمة فقرة أخرى من أخبار هان المتأخرة ، هى أدعى إلى الاهتمام ، وتشير إلى ٩٧ م. ففي هذه السنة ... أرسل الجنرال بان — تشاو Pan-Ch'ao ، كان — ينج Kan-ying من آسيا الوسطى سفيراً له فى تا — تسن Tu-tsin (سوريا) ، فوصل إلى تياو — تشى ، على ساحل البحر الكبير . ولما كاد كان — ينج يبدأ رحلته عبر البحر ، قال له ملاحو الحدود الغربية لبارثيا (المترجم : فى الأصل أن — هسى An-hsi) « إن البحر شاسع عظيم ؛ يمكن إذا واتتك الرياح أن تعبره فى غضون ثلاثة شهور ؛ ولكن إذا لم تجد إلا رياحاً ضعيفة ، فقد تستغرق الرحلة عامين . ولهذا كان الزاهيون إلى البحر يأخذون معهم فى سفنهم من الطعام والشراب ما يكفيهم ثلاث سنين . وفى البحر شىء ما يجعل المرء فى شوق إلى وطنه ، ولهذا السبب هكذا مات كثيرون » . فنكص كان — ينج عند سماعه هذا القول . « وإذا قارنا هذا بما يقوله باينى ، بدا من

* يرى هيرت (المترجم المذكور فى هامش ١٦ ص ٧١) أن نانسى فى تصور أندية ، وهى مو-لين Fu-Lin فى تقرون الوسطى . كان يراد بها الجانب الشرقى من الإمبراطورية الرومانية ، أى سوريا ومصر وآسيا الصغرى ، ولا سيما سوريا . وانظر حزين ، المترجم المذكور ، ص ٩٨ وأخامش الأول فيها . (المترجم)

المحتمل أن خارا كس هي ميناء الرحيل المشار إليه هنا . وتقول الفقرة نفسها إن قا - تسن تسمى أيضا لي - تشن Li-chien ؛ ولما كانت هذه هي البتراء ، مدينة العرب البسطيين وموطنهم ، جاز لنا أن نفترض أن نقطة النهاية في الرحلة البحرية كانت ليوكي كومي Louce Come أو أيلة Aela في الشمال الغربي من الجزيرة العربية . ولا ريب في غلو من قول إن الرحلة قد استغرقت عامين .

وكانت كل من خارا كس وأبولوجوس تتاجر أيضا مع الهند . فكانت السلع التي تصدرها أبولوجوس إلى اليمن تصدر أيضا إلى بريجازا Barygaza في خليج كمباي Cambay ، وكانت « السفن الكبيرة » تعود من هناك محملة بالنفحاس والأبنوس ومختلف أنواع الخشب . وعندما وقف تراجان على الشاطئ ، في خارا كس غابطا الإسكندر ، رأى سفينة قادمة إلى الهند ، فأسف على أنه بلغ من الكبر مبالغا أصبح معه عاجزا عن العبور (١٦) .

* أولى - كن Li-kin أولى - كن Li-kan . (المراجع)

** أي القرية البيضاء ، ويقول سيرنجر (المراجع المذكور في هامش ١١ ،

ص ٢٨) إنها الموراء . وانظر ص ١٠١ . المراجع المذكور أولا في هامش ١٦ ، ص ١٠١ . (المراجع)

*** هي بروتش Broach الآن . انظر ص ١٨٠ ، وهي بروتش

عند العرب ، وسيأتي ذكرها فيما بعد . (المراجع)

(١٦) ببلي : Natural History ، الكتاب السادس ، فصول ٣١ و ٣٢ =

ويتحدث مؤلف *Periplus* أيضاً عن ميناء يعيد يسمى
عمانة *Omana* ، يجعله على ساحل فارس في ولاية كرمان
Carmania ، على مسيرة ستة أيام في البحر شرق مضيق هرمز .
وينفى بليني الأكبر *Pliny the Elder* نفياً صريحاً أن الميناء في كرمان ،
ويجعل على الساحل العربي غرب مضيق هرمز . ولكن لم يكن هذا
المؤلف أو ذاك على علم وثيق بهذه المناطق ، ويبدو لي أن عمانة كانت

= وديو كاسيوس *Roman History : Dio Cassius* ، الكتاب ٦٨ ، الفصلان
٢٨ و ٢٩ . و *The Periplus of the Erythraean Sea* ، الفصلان ٣٥
و ٣٦ ، في *Geog. Gr. Min.* ، الجزء الأول ، نشره هـ. فيرسك *H. Frisk*
(جونبرج ، Goteborg ، ١٩٢٧) ؟ وترجمه إلى الإنجليزية وعلق عليه و . هـ. شيف
W. H. Schoff (نيويورك ، ١٩١٢) . وتشان - هان - سو
Ch'ien-han-shu ، الفصل ٩٦ ؛ وهو - هان - سو *Hou-han-shu* ، الفصل
٨٨؛ الترجمة الإنجليزية في كتاب هـ. هيرث *China and the Roman : F. Hirth*
Orient (ليزج ، ١٨٨٥) ، س ١٤٩ و ٣٩ . وإيريدور
الخاراكسي *Parthian Stations : Isidore of Charax* ، ترجمه إلى الإنجليزية
و . هـ. شيف (فيلادلفيا ، ١٩١٤) . و *The Cambridge Ancient History* ،
ج ١١ (كبرديج ، ١٩٣٦) ، س ١٢٠ — ١٢٤ ، بقلم م. رستوفتسف
M. Rostovtzeff . وهو يرى أن البرت بالقوا عمداً في تصوير صعاب الرحلة
حول بلاد العرب ، لأنه كان يهمهم الاستمرار في استعمال الطريق البري . ولكن
يحتمل جداً أن الملاحين الذين تعدنوا إلى كان - ينج ، يكونوا من البرت .
* هذه كتابة ظنية منا . وهي في *Periplus Omana* (يعمين) .
(المترجم)

على الأرجح ميناء في عمان ، هو مصدر أو مسقط أو غيرها : وربما كانت تحت سيطرة البرت كما يبدو من قول بريديوس . ولا ريب في أن الاسم يشير إلى عمان . هذا إلى أن السامع التي يذكرها الكتاب تشير إلى بلاد العرب أكثر مما تشير إلى إيران : فهي نفس سامع أبولوجوس فضلاً عن القوارب المسماة *mandarata* ، وهي مشدودة الألواح بالليف : وهذا الاسم عربي الصيغة ، كما أن هذه الطريقة في بناء القوارب تختص بحضارة العرب . وكانت هذه القوارب تبني لتصدر إلى بلاد العرب الجنوبية : وكانت الصادرات الأخرى ترسل إليها وإلى رينجازا أيضاً ، كما كانت الحال مع صادرات أبولوجوس . وكانت الواردات كواردات أبولوجوس ، إلا أن كاني (وهي التي يسميها سفر حزقيان كنييه) كانت ترسل اللبان إلى عمانة . ويذكر بلييني أيضاً جرّها على أنها مدينة * أي من قوته إنها على ساحل درس . فسميها جرافياً إلى درس فقد يكون وهما نشأ عن خضوعها سياسياً للفرس . (المراجع)

** يرى جلازير (المراجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ١٩٠) أن *mandarata* قد تكون مدرعات أو مدّرعات ، من درّعه ألبسه الدرّع ، ودرّع النحل وهو . اكتسب الليف من الجمار ، الواحد درّعة ، وسمّاه العرب كثيراً في بناء السفن ، و *mandarata* إذن سفن مشدودة بدرّع النحل ، أي قوية كما أنها مكسوة باندرّوخ . على أن فرنكل (المراجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢١٣) يرى أن *mandarata* محرفة من *mabarata* ، جمع معبر ، من أسماء السفن ؛ ولكن لا حاجة إلى افتراض الخطأ إذا كانت الصيغة الواردة لا تنضم على التفسير . (المراجع)

كبيرة ، كما يشير إلى مدينة تسمى أكيلاً Acila بالقرب من رأس مصندم على أنها ميناء كانت السفن تبحر منها إلى الهند^(١٧) .

وهكذا قامت في تلك الفترة تجارة بحرية منتظمة من الخليج الفارسي إلى مصب نهر نر بُدّا Nerbudda في ناحية ، وإلى الجنوب الغربي من الجزيرة العربية في ناحية أخرى ؛ وربما لمب غرب الخليج دوراً أساسياً

* يرى شيب (المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٤٧) أنها ميناء كاهت Kalhat الآن بالقرب من رأس الخفّ . (المترجم)

(١٧) برييلوس ، الفصل ٣٦ ؛ وبابلي : Natural History ، كتاب سادس ، الفصل ٣٢ . ولا يذكر بابلي سوى عدد من المدن على الساحل ، وهو سجل معركة بحرية على مقربة من رأس مصندم بن حاكم سلوقي وبعض الفرس . وانظر عن مكان عمارة شيب (المترجم : ص ١٥٠ — ١٥١) ؛ و . جلازر E. Glaser : Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens .

(المترجم : ج ٢) (برلين ، ١٨٩٠) ، ص ١٨٦ وما بعدها (المترجم : وكذلك ص ٧٦ — ٨٠ حيث يعترض على رأي شيب بنجر أنها صحار ، ويرى أنها كانت في مكان ما على ساحل القراصنة الممتد شمالاً بشرق نحو رأس الخيمة أو بين ذلك الساحل وشبه جزيرة قطر) . ومن المؤكد أن مؤلف برييلوس يعد عمارة في كرمين ، فهو وصف ساحل بلاد العرب الجنوبية من اقرب إلى الشرق ، ويتابعه حتى مدخل الخليج الفارسي ؛ وبعد إشارة قصيرة إلى أبولوجوس داخل الخليج يقول : « إذا أبحرت إلى ما وراء مدخل الخليج هذا ، وجدت بعد مسيرة ستة أيام مدينة أخرى من مدن الأسواك في درس ، تدعى عمارة » . فهو إذن يواصل الرحلة الساحلية حول خليج عمان ، معتبراً جلته عن أبولوجوس شروداً عن الموضوع . وبعد عمارة ينتقل إلى ساحل شرق إيران وغرب الهند (الفصول ٣٧ و ٣٨) .

في هذه التجارة . ولكن العصر الذهبي للخليج الفارسي لم يكن قد حان بعد . فقد كانت الصدارة في تلك الأيام للبحر الأحمر .

البحر الأحمر في العصرين الهلنستي والروماني

وأخيرا تبدأ هنا المصادر تقل شحاً وإن ظلت بعيدة عن الكرم . فثمة رسالة سفيرة نفيسة عن البحر الأحمر كتبها أجاتارخيديس ، العام السكندري ، حوالي ١١٠ ق . م . وصل إليها خواها في روايتين تضمنتهما كتابات ديودور الصقلي *Diodorus Siculus* وفوتئوس *Photius* ، وهي كتابات شبيهة بالموسوعات . ويقول أجاتارخيديس إنه اعتمد في كلامه عن البحر الأحمر على تقارير شفوية من شهود عيان وأخرى مكتوبة اشتملت عليها الوثائق الملكية في الإسكندرية ، وكان يسمح له بالاطلاع عليها . وقد اعتمد من بين هذه التقارير المكتوبة على تقرير لرجل يدعى أرسثون *Ariston* ، استكشف الساحل الغربي من الجزيرة العربية استجابة لأمر أحد البطالة ، وامنه بطليموس الثاني فيلادلفوس *Ptolemy II Philadelphus* (٢٨٥ - ٢٤٦) . ولهذا لا نستطيع دائماً أن نعرف على وجه اليقين هل هذه الفقرة أو تلك من تقريره تشير إلى القرن الثالث أو الثاني ؛ ولكنه على الأقل يشير في وضوح كاف إلى أنه يصف فترة من الزمن سبقت التطورات الجديدة التي

شهادتها التجارة البحرية مع الهند بعد ١٢٠ ق . م .^(١٨) وما نعرفه عن القرن الأول قليل أيضا . وفي عهد أوغسطس Augustus ، وهو أكثر استقرارا ، بدأ اسطرابون كتابه الجغرافى الضخم Geography ، الذى أتمه إبان عهد طيبريوس Tiberius فى تاريخ لا يمكن أن يكون متقدما على ٢٣ م . وانحدر إلينا الكتاب القيم Periplus of the Erythraean Sea من عهد كلاوديوس Claudius أو نيرون Nero ، ولعل ذلك كان حوالى ٥٠ — ٦٠ م . وكان مؤلفه تاجرا يونانيا فى مصر ، لا نعرف اسمه ؛ وقد أعد هذا الكتاب عن الشواطىء الغربية للمحيط الهندى ليكون عوناً للتجار وملاحى السفن . وتدلنا التفصيلات التى يوردها الكاتب عن أحوال الملاحة ، والموانئ ، والسلع فى سواحل البحر الأحمر وفى الصومال وغرب الهند على أنه خبر بنفسه تلك الأرجاء . ولكن يظهر أنه اعتمد فيما يتعلق بشرق إفريقيا فيما وراء رأس جواردافوى ، وبلاد العرب إلى الشرق من كانى ، وبالهند جنوب منطقة بومباى على أقوال تجار آخرين كانت له صلة بهم ؛ ولكن أقواله هنا أيضا أنفع لنا من الأساطير أو الحقائق البالية التى كثيرا ما يوردها

(١٨) أجاثارخيدس ، الفصول ٧٩ و ٨٥ و ١١٠ ؛ ومقدمة ملر لكتابه Geog. Gr. Min. ، الجزء الأول ، ص ١١٧ (٥٤) وما بعدها . وانظر و. و. تارن و بحثه Ptolemy II and Arabia ، ص ١٣ — ١٤ ، بمجلة Journal of Egyptian Archaeology ، المجلد ١٥ (١٩٢٩) .

المؤرخون القدامى على سعة علمهم عندما يتحدثون عن البلاد النائية .
فيريبلوس أهم وثيقة قديمة عن موضوعنا^(١٩) . وأخيراً نجد في كتاب
بلييني الأكبر Natural History ، وقد نشر عام ٧٧ م ، بعض المعلومات
النافعة عن التجارة البحرية بين الإمبراطورية الرومانية والهند . فمن
أجاثارخيديس واسطرابون وفيريبلوس وبلييني . عدا معلومات غابرة
في كتابات أخرى وقيل من النقوش ، نستطيع تكوين فكرة واضحة
وضوحاً كافياً عن البحر الأحمر والبحر العربي في العصر الهلنستي وأوائل
العصر الروماني .

وكان الإسكندر قد أرسل من مصر حملة للطواف حول الجزيرة العربية
كالحملة التي بعث بها من أرض الجزيرة ، وقد عادت بعثة مصر أدراجها
أيضاً بعد أن بلغت مضيق باب المندب . ولكن الفشل في إتمام هذه
المحاولة لم تكن له أهمية بالقياس إلى العمل الإنشائي العظيم الذي قام به
الإسكندر في مصر ، وهو تأسيس الإسكندرية . وقد ازدهر الوضع

(١٩) A History of Ancient Geography : E. H. Bunbury (لندن ، ١٨٧٩) ، الجزء الثاني ، ص ٤٤٣ و ، بعدها . وانظر عن تاريخ
فيريبلوس م. ب. تشارلزورث في مجلة Classical Quarterly ، المجلد ٢٢
(١٩٢٨) ، ص ٩٢ ؛ و Camb. Anc. Hist. ، ج ١٠ (كمبردج ،
١٩٣٤) . ص ٨٨٢ (المترجم : ص ٨٨١ — ٨٨٢) ، بقلم ج. ج. أندرسون ؛
و ج. ا. ب. بالمر J. A. B. Palmer في مجلة Class. Quart. ، المجلد ٤١
(١٩٤٧) . ص ١٣٦ — ١٤١ .

الاقتصادي لهذه المدينة اليونانية القوية القريبة من مفرق الطرق بين آسيا وإفريقية وبين البحر المتوسط والمحيط الهندي . وأصبحت بفضل البراعة السياسية التي كان يتحلى بها أوائل ملوك البطالة ، والنشاط الذي كان يبذله التجار اليونان ، مركزاً للتجارة الوافدة من تلك الأنحاء كلها ، وبلغت بهذه التجارة حداً لم يعمد من قبل^(٢٠) .

وكان مقدراً للإسكندرية عاجلاً أو آجلاً أن تؤثر في اقتصاد بلاد

- (٢٠) أريان : Indica . الفصل ٤٣ ، القسم السابع ؛ وإراتوستينيس Eratosthenes في استراتيجون ، الكتاب ١٦ ، الفصل الرابع ، القسم الرابع ؛ وثيوفراستوس History of Plants : Theophrastus ، الكتاب التاسع ، الفصل الرابع . وانظر عن الإسكندرية : كامرر La mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie : A. Kammerer ، tome الأول ، الجزء الأول (القاهرة ، ١٩٢٩) ، ص ٥ وما بعدها . وانظر نقش أدولف البطلمي ، الذي سجله كوزماس إنديكوپليستيس Cosmas Indicopleustes (المترجم : أي كوزماس « ملاح المحيط الهندي ») في كتابه Christian Topography ، الكتاب الثاني ، الفصول ١٤١ و ١٤٢ . (المترجم : كوزماس تاجر ملاح من الإسكندرية ، ترهب فيها بعد في دير بسينا . وقد نسخ في أدولف في القرن السادس الميلادي عن عرش رخامي ونصب ، ليس لهما أثر اليوم ، نقشين طويلين امتزج فيهما في صورة موائمة محدا أحد البطالة وأحد ملوك الحبشة وهما يشيدان بانتصارهما ، رغم أنه كانت تفصل بينهما مسافة ستة . انظر كامرر : Essai sur l'histoire antique d'Abyssinie (باريس ، ١٩٢٦) ، ص ٣١ . وانظر وصف بيوري (المترجم المذكور في هامش ٤٢ ، الجزء الثاني ، ص ٣١٩ — ٣٢٠ لكتاب كوزماس .)

العرب الجنوبية والهند تأثيرا قويا . ولكن لم يحدث هذا في أول الأمر .
فعندما خاض العالم الهلنستي من فوضاء الأولى ، اهتم بطليموس الثاني
بالشاطئ ، الإفريقي من البحر الأحمر ، ولكن كان همه الأول الحصول على
الفيلة ، وكانت تقوم في العالم القديمة مقام الدبابات الآن ، وذلك نجابية الفيلة
الهندية التي كانت لدى السوفييين . وفي سبيل هذا الغرض أقام مستعمرات
على ساحل إثيوبيا كانت تنقل منها الفيلة إلى مراكز قوية تمخر بها
البحر إلى بيرينكي Berenice ، وهي مرسى مكشوف إلى الشرق من
أسوان : ثم تساق منها عبر الصحراء إلى قفط على طول طريق زوده
بالحاميات ومؤن الطعام والماء . وقد استعمل هذا الطريق اجتنابا للرياح
الساكنة والقراصنة في الجزء الأعلى من البحر الأحمر . ولكن لم يُعمل
خليج السويس تمام الإهمال ، فإن بطليموس الثاني أعاد ثانية فتح القناة
القديمة الممتدة إلى النيل (حوالى ٢٧٥) . هذا إلى أن ثمة أسبابا تدعو
إلى الاعتقاد أنه أبدى بعض الاهتمام بالساحل الغربي للجزيرة العربية
كله . ومن المحتمل أنه الملك الذي اشتهر أريستون Ariston بأمره حين
أنجز من خليج السويس إلى باب المندب مستكشفا الساحل الغربي

* في الآن مدينة أهراس (ج . جون J. Ball : Egypt in the Classical

Geographers (القاهرة ، ١٩٤٢ ، في عدة مواضع) . ولكن انظر

شيف . المرجع المذكور أولا في هامش ١٦ ، ص ٥٥ . (المرجع)

في طريقه ؛ وربما كان هو الذي شمل برعايته أهل ميليتوس الذين أسسوا مستعمرة أمبيلوني Ampelone الصغيرة في الجزء الشمالي من ذلك الساحل . وإذا كان هذان العمالان قد تما في عهده ، كان من المحتمل أنه أحد أولئك « الملوك السكندريين » الذين يقول عنهم أجاتارخيديس إنهم جعلوا خليج العقبة صالحا للملاحة أمام التجار . وربما كان الغرض من هذا ومن حملة الاستكشاف التي قام بها أرسطون إعادة فتح الطريق الذي كان يسلكه سليمان وحيرام ، فإن فلسطين وفينيقيّا كانتا حينئذ خاضعتين لحكم البطالة . وقد أثارت هذه المحاولة ردا عنيفا من النبطيين ، الذين كانوا يسيطرون على الطرف الشمالي من طريق القوافل الممتد من بلاد العرب الجنوبية ويموتون عليه في معاشهم .

ويقول عنهم أجاتارخيديس : « كانوا منذ القدم يعيشون عيشة راضية ، قانعين بما تقدم به قطعانهم من غذاء ؛ ولكنهم فيما بعد عندما جعل ملوك الإسكندرية الخليج صالحا للملاحة أمام التجار ، أخذوا يهاجمون الناجين من السفن المحطمة ، ويبنون سفن القرصنة لسلب

* Miletus ، من مدن آسيا الصغرى قديماً . وكان سكانها ملاحين نشطين .
(المترجم)

** يقول شرنجبر (المرجع المذكور في هامش ١١ ، ص ١٧٨) إن وادي العمود هو أقرب أماكن تلك المنطقة إلى أمبيلوني (أو أميكالومي Amyclomei) من الناحية الصونية ، وإن كان الاسمان مع ذلك جدد مختلفين .
(المترجم)

الملاحين ، بالغين في ذلك ما يافه الـ « تاورى » على البحر الأسود Pontic Tauri من فسوة وخروج على القانون . ولكن دهمهم في عرض البحر السفن التي تضم صفوفاً أربعة من المجاديف quadrimemes ، وأزلات بهم ما يستحقونه من عقاب »^(٢١).

ولكن على الرغم من نشاط بطليموس ، ومن أن يعض السفن التجارية اليونانية ربما بافت بلاد العرب الجنوبية ، نرى من المحتمل أن كلتا التجارتين العربية والبحرية بين هذه البلاد ومصر كانت غالباً في أيدي العرب خلال القرن الثالث قبل الميلاد . ونستدل على هذا بدليلين إيجابيين . أولهما عبارة عامة لأجاثارخيدس يقول فيها : « فإنه لا يبدو أن ثمة شعباً أغنى من السبئيين وأهل جرها . وكانوا وكلاء ،

* لـ « تاورى » أقدم سكان الساحل الجنوبي الجبلى من شبه جزيرة اقزم Crimea المحتلة على بحر الأسود Pontus . ويقول عنهم هرودوت (الكتاب الرابع ، القسم ١٠٣) إنهم كانوا يقدمون ركاب السفن العابرة وكل من بأسروهم في البحر من يونانيين قرابين لأنسهم المقدس . . . (المترجم)

(٢١) أجاثارخيدس . الفصول ١ و ٨٣ و ٨٥ و ٨٨ (المنقول عنه) ؛ واسترابون ، الكتاب ١٧ ، فصل الأول . نسمان ٤٤ و ٤٥ . كذلك و . و . بارن ، بحث المذكور (المترجم : في هامش ١٨) ، مجلة J. Eg. Arch . الخلد ١٥ (١٩٢٩) . و . م . رستوفزف :

The Social and Economic History of the Hellenistic World

(أكسفورد ، ١٩٤١) . الجزء الأول ، ص ٣٨٣ وما بعدها .

عن كل شئ، يقع تحت اسم النقل من آسيا وأوربا . وهم الذين جعلوا سوريا البطلمية غنية بالذهب ، وأتاحوا للتجار الفينيقيين تجارة راححة وآلاف من أشياء أخرى .

ومن الجلى أن هذه العبارة تشير إلى القرن الثالث ، قبل إخراج البطالمة من سوريا وفلسطين . وعلى الرغم من أن المؤلف فيما يبدو كان يفكر غالباً في حركة القوافل القاصدة إلى الموانئ الفينيقية ، لابد أن قوله « كل شئ ، يقع تحت اسم النقل » (*pán to pítton eis diaphorás logon*)

يتضمن الملاحظة : وإني أفهم « وكالة » (*ektetamieumenón*) السبئين وأهل جرّها على أنها تعنى المشاركة الفعالة لا مجرد التنظيم . والدليل الآخر هو نقش على تابوت عثر عليه في الجزيرة ، مكتوب بالخط العربي الجنوبي واللهجة الميمنية ، وهو مؤرخ بالسنة الثانية والعشرين من « بطليموس بن بطليموس » — أى ٢٦٣ ق . م إذا كان المراد بطليموس الثانى كما هو محتمل . ويدل النقش على أن رجلاً معيناً يسمى زيد — إل بن زيد ويشغل بالكهانة في أحد المعابد المصرية كان يستورد المر والذيرة (قصب الطيب) *calamus* من بلاده للمعبد ، ويصدر إليها على السفينة التجارية التى يملكها " أثواباً جميلة من البرّ المصرى .

* انظر فريتاغ : *Lexicon Arabico-Latinum* : Freytag ، ج ٢ ، عمود ٨٢ ب — ١٨٣ . (المترجم)
** *in his own merchant ship* ، ولكن قد يكون المراد السفينة =

ومن الطبيعي أن نفترض أن زبد - إل إنما نُصِبَ كاهناً في مصر لاستيراد التوابل اللازمة للطقوس الدينية^(٢٢).

فإذا كان العمينيون والسبثيون يقومون ولا ريب برحلات بحرية إلى مصر في القرن الثالث قبل الميلاد ، صحيح إنما أن نساأل كم قرة كانوا يزاولون ذلك من قبل ، إن التوابل العربية كانت تستعمل في مصر في التحنيط وتقديم القرابين آلاف متعاقبة من السنين ، فهل كان يؤتى بها في سفن عربية خلال الفترات الواقعة بين الرحلات المعروفة القليلة التي قام بها المصريون إلى الجنوب ؟ إن هذا يبدو ممكناً في ضوء الأدلة

^(٢٢) في استعمالها لنقل تجارتها ، إذ لا يزم أن يكون سفينة ملكاً له . (المرجع متابع رودوكنا كس . المرجع المذكور في هامش ٢٢ ، ص ١١٧) .

(٢٢) أجا أرخيديس ، *Zeitschrift für Semitistik* ، العدد الثاني (١٩٢٤) ، ص ١١٣ - ١١٤ . كذلك ف . شفايرز W. Schwartz في بحثه :

Die Inschriften des Wüstentempels von Redesiye . *Jahrbuch für klassische Philologie* ، العدد ١٥٣ (١٨٩٦) ، ص ١٥٧ .
أحمد بن التميمي : يوناني بالله شكر أعوده سالماً من أرض السبثين ، ولكن ليس معه ما يدل على أنه رحل في سفينة يونانية أو سبثية . وبدل بريساوس ، الفصل ٢٦ ، دلالة قوية على أن السفن اليونانية كانت تقوم برحلات إلى بلاد الحبشية ؛ ويوحى بذلك أيضاً نشاط بطليموس في حبيح نفسه وغيره .
والأثر عن السبثين بولي - فستودا Real-Encyclopädie : Pauly-Wissowa .
مادة « سبثا » Saba .

التي انحدرت إلينا من أوائل العصر الهلينستي؛ ولكن لا يمكن إثبات شيء، لأن الطريق الآخر، طريق القوافل عبر حداري بلاد العرب وسيناء، كان قائماً أبداً.

ويعصف أجاتارخيدس في عبارات لا يجدر نسيانها الرحلات البحرية على الساحل فيما وراء جنوب الجزيرة العربية، ومن الممكن أنه كان ياجأ إلى الخيال لسد بعض الثغرات في معلوماته. وهذا ما يقوله: «فإنه يبدو أن ثمة أريحا سماويا تقصر السمكيات عن وصفه كان يحرك حواس كل إنسان ويثيرها. بل إنك لا تعدم نصيباً من هذه المتعة حتى إذا ابتعدت بالسفينة عن الساحل. ففي الربيع، كلما هبت ريح من البلاد رأينا الشذى العطر الذي يفوح من شجيرات المر وغيره يبلغ ما قارب الأرض من البحر». ويصل بنا الجغرافي الجليل بعد ذلك إلى «الجزر السعيدة»، ومن الجلي أن الاسم اليوناني هو ترجمة «دفيبا سوخاتارا» *Dvipa Sukhata* في السنسكريتية، أي سوقطرة *Socotra*. وهو يقول إن التجار كانوا يفدون على هذه الجزر من جميع الأنحاء، ومنها باتالا *Patala* عند مصب نهر السند، وولاية فارس

* أي «جزيرة السعادة»، وقد ترجمها أجاتارخيدس (تفصيل ١٠٣) *nésol eudanmones*. (الترجمة)

** هي مدينة حيدرآباد (سند) الآن، كما يقول ه. ف. توزير *H. F. Tozer*.

Persis ، وكرومان . وعلى هذا يرى سوفطرة تكنسب منذ القدم طابعها الدولي ، فكان الهنود والعرب واليونان ورجال الفرس والإفريقيون أيضاً يختلطون في أسواقها . وتقول رواية كانت شائعة في القرن السادس الميلادي إن بطليموس أوفد « مستوطنين » colonists إفريقيين إلى الجزيرة . ولكن الأرجح أنهم كانوا تجاراً أقاموا هناك بعض إرادتهم^(٢٣) .

وجميع الشواهد تدعو إلى الاعتقاد أن مدن بلاد العرب وسوفطرة كانت في هذه الفترة مراكز التجارة بين مصر والهند في جميع سورها . وقد ذكرنا من قبل مقاله أجناترخيديس عن الوسطاء السبئيين وسوفطرة ، ونشير الآن إلى ما يقوله برييلوس عن عدن Arabia Eudæmon :

A History of Ancient Geography = ، الطبعة الثانية (كمبرج ، ١٩٣٥) ،
ص ١٣٨ . (الترجمة)

(٢٣) أجناترخيديس ، الفصل ٩٧ (المفقول عنه) و الفصل ١٠٣ . وانظر
متون ، الفردوس المفقود ، الكتاب الرابع ، البيتان ١٦٢ و ١٦٣ : « هذا
سبأ الذي يفوح من ساحل بلاد العرب السعيدة الخاضع بالتوايل » . وأهل متون
قرأ وصف أجناترخيديس كما نقله ديودور ، الكتاب الثالث ، الفصل ٤٦ .
وانظر برييلوس ، الفصل ٣٠ . وكوزماس ، الكتاب الثالث ، الفصلان
١٧٨ و ١٧٩ .

* أي « بلاد العرب السعيدة » ، وبدل تسمية عدن بهذا الاسم الذي كانت
تسمى به الآن على أهميتها البالغة في ذلك الزمن القديم (مون هوسمان =

« كانت تسمى «يودايغون» Eudaemon ، وكانت مدينة هامة فيما مضى ،
عندما كانت الرحلة من الهند إلى مصر أمراً لم يتحقق بعد ، وعندما
كانوا لا يجروون على الملاحه من مصر إلى الموانئ الواقعة وراء هذا
المحيط ، بل كانوا يأتون جميعاً إلى هذا المكان ؛ وفي تلك الأيام كانت
تتلقى الساع من كلا البلدين ، كما تتلقى الإسكندرية الآن الأشياء التي
تجلب من الخارج ومصر معا . واصل السفراء الذين تبادلهم بطليموس
الثاني مع تشاندراجوبتا Chandragupta وأسوكا Asoka ، إمبراطوري
موريا Maurya ، والنساء والثيران وصنوف الرخام الهندية التي
عرضها في موكب النصر الذي أقامه في ٢٧١ — ٢٧٠ ق . م ، لعل
هذه وهؤلاء قد جئ بهم على هذا النحو من طريق الموانئ ،
السبئية . (٢٤)

= ومارك هوفنر ، المرجع المذكور بحدود هامس ٩ ، ص ٨٩ . واضرب
المرجع المذكور أولاً في هامس ١٦ ، ص ١١٥ . (المرجع)

* دولة هندية أسسها تشاندراجوبتا حوالي ٣١٥ ق . م . (المرجع)

(٢٤) هيرودوتس ، الفصل ٢٦ (القول عنه) ؛ واضرب الفصل ٣٧ . و ف .

أوتو W. Otto وه. بنجتسون H. Bengtson : Zur Geschichte Niederganges :
des Ptolemäerreiches (ميونيخ ، ١٩٣٨) ، ص ١٩٤

وما بعدها ؛ وفيه ذكر المصادر عن هيرودوتس الثاني والهند . وكذلك عن رجل
يُدعى سوفون الهندي Sophôn Indos في الرديسية (بمصر العليا) (المرجع :
تداه إدفو على الضفة الأخرى من النيل في القرنين الثالث والثمان قبل الميلاد . =

ولدينا أدلة على وجود تجار عرب في جزيرة ديلوس Delos ببحر
البحر في القرن الثاني قبل الميلاد ، وكانت عندئذ مركز تجارة الشرق مع
بلاد البحر المتوسط ؛ وثمة خاصة نقوش معينية وسبئية مكرسة لآلهة
عربية جنوبية^(٢٤) . ولكن حدث في أحراب هذا القرن تطوران
هامان في مصلات البطانة بالهند ، لعلهما عكرا صفو العرب الجنوبيين في

= وبمشرقى الهند بمصرى نفود دهميه مود إلى عدن قريش (أمر أو وينجسون).
وبشر تريوس ، مقال ٢٦ ، إلى تردد اسم الهند على عدن في نفود
الهندة .

(المرجع : شير أو وينجسون (س ١٩٥٠ مع هامش ٢) ، استدلالا على وجود
علاقات بين البطانة والهند في نصف الأول من القرن الثالث قبل الميلاد ، إلى نفس
المرجع في الردبية رجل يدعى سوفون الهندي ، يرجع إلى القرن الثالث أو الثاني
قبل الميلاد . وعما يذكران ما يراه ا . هولتس (Journ. Roy. Asiat. Soc. سنة ١٩٠٤ ، س ٤٠٢) من أن سوفون منقولة عن الصيغة
السنسكريتية Subhānu ومعناها « الثاني » . وانظر ه . ج .
رولتسون H. G. Rawlinson : Intercourse between India and the
Western World (ترجمة ألمانية ، كوردج ١٩٢٦) ، س ٩٩ مع هامش الثاني ؛
وارن : Hellenistic Civilization (ترجمة ألمانية ، لندن ١٩٣٠) ،
س ٢١٦ ، وكذلك كتابه المذكور في هامش ٢٧ (ترجمة ألمانية ، كوردج
١٩٥١) ، س ٣٧٠ ، هامش ٢) ؛ ورستوفتس (المرجع المذكور في هامش
٣٨ ، س ٣٧٠ ، ٢٨) .

(٢٥) رستوفتس : Hellenistic World ، الجزء الثاني ، س ٧٠٢
وهامش ١٢٥ .

أول الأمر : (١) فبطليموس السابع (يوجرتيس Energetes الثاني ، ١٤٦ — ١١٦) كان فيما يبدو حريصا على النهوض بتجارة البحر الأحمر : ففي نقش يرجع إلى عام ١٣٠ ذكر لموظف « مسئول عن سير السفن » وعن الطريق الصحراوي الممتد إلى فقط . ثم إننا نسمع فيما بين ١٢٠ و ١١٠ ق . م عن رحلات بحرية مباشرة من مصر إلى الهند كان يقودها يودوكسوس الكيزيكي Eudoxus of Cyzicus . ويظهر أنه بدأت منذ ذلك الوقت رحلات منتظمة إلى الهند ، وأنه كان للوك مصر بعض الإشراف عليها : تدل على ذلك أربعة نقوش تكريمية وجدت في مصر ، وهي ترجع إلى ما بين ١١٠ و ٥١ ق . م ، وفيها ذكر لموظفين بطالة « مسئولين عن البحرين الأحمر والهندي »^(٢٦) .

(٢) والتطور الثاني هو أن يونانيا يدعى هبالوس Hippalus تعلم ، خلال رحلات يودوكسوس أو بعدها بسنين قليلة ، فن الملاحة المباشرة في المحيط من بلاد العرب إلى الهند بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية

* كيزيكوس Cyzicus ، مدينة قديمة في آسيا الصغرى تعمل على بحر مرمرة . (المرجع) .

(٢٦) بوسيدونيوس Posidonius في استرابون ، الكتاب الثاني ، الفصل ثالث ، القسم الرابع . ويورد أبو وينجتون ، المرجع المذكور ، ورستوفتس : Hellenistic World ، الجزء الثاني ، ص ٩٢٣ — ٩٢٩ وأهوامش ٢٠٣ — ٢٠٧ ، جميع المصادر المتعلقة بهذه النقوش . ويذكر استرابون ، التومس المذكور ، قصة سفينة هندية تعرضت على ساحل مصر .

الغريبة التي تهب في الصيف . وفي أول الأمر لم ينتفع أحد بهذه المعرفة الجديدة إلا في قطع المياه الشمالية من البحر العربي بين ساحل مهرة ودلتا السند مباشرة ؛ ولكن أخذ ربانة السفن يزدادون جرأة وإقداما حتى رأيناهم يقصدون من الطرف الجنوبي للبحر الأحمر إلى ساحل مالابار Malabar مباشرة . ولا يرد ذكر هذه الأحداث في أى مرجع متقدم على بريستوس وبايني ، وكان الرأى السائد أن هبالوس وفق إلى اكتشافه في عهد كلاوديوس (٤١ — ٥٤) ؛ ولكن مال الباحثون أخيرا إلى نسبته إلى العصر البطلمي المتأخر . ومن الممكن أن هبالوس كان الملاح الذى سحب يودوكسوس ؛ وإذا كان ذلك كذلك فلا بد أنه سبقت يودوكسوس فترة كان اليونان يقومون فيها برحلات ساحلية إلى الهند ، فإن بريستوس يوحى بأن هبالوس لم يكن أول من أبحر إليها . وقد يكون يودوكسوس أول يوناني قام برحلة ساحلية من هذا القبيل ، ثم جاء هبالوس فيما بعد ؛ ومهما يكن من شئ ، فإنه لا يكاد يمكن نسبة اكتشافه إلى ما بعد ٩٠ ق م ، فإن الزمن لا يتسع للمراحل اللاحقة التي تطور خلالها الطريق الذى يذكره بايني إلا إذا كان الاكتشاف قبل ذلك التاريخ .

* أو بلاد القافل كما سمىها نرون (المرجع المذكور في هامش ٦٥ .
(س ٢٢١ ب . (المترجم)

وقد كان اكتشاف هبالوس حدثاً له أهمية بعيدة الأثر ، ولكنه في الوقت نفسه يثير مشاكل أمام المؤرخ . فيصح لهذين السببين أن نتناوله في شيء من التفصيل . فما الذي كشفه هبالوس حقاً ؟ يقص علينا بريبلوس قصة ذلك فيقول : « هذه الرحلة كلها كما وصفتها ، من قنأ Cana وعدن Eudæmon Arabia ، كانوا يقومون بها في سفن صغيرة ، تسير حول شواطئ الخليجان قريبة منها ؛ وكان هبالوس أول ملاح عرف بملاحظة مواقع الموانئ ، وأحوال البحر كيف يسير في طريقه عبر المحيط . ففي الوقت الذي تهب فيه عندنا الرياح الإيتيزية Etesian تهب الريح على شواطئ الهند من المحيط ، وتسمى هذه الريح الجنوبية الغربية هبالوس . ومنذ ذلك الحين حتى يومنا هذا تعلق السفن بعضها من قنأ وبعضها من «رأس التوابل » Cape of Spices : فالقاصدون إلى داميريكا Damirica يميلون برأس السفينة بعيداً عن الريح ؛ بينما ترى القاصدين إلى بريجازا

* تهب في البحر المتوسط من الشمال الغربي نحو أربعين يوماً في فصل الصيف .
(المترجم)

** Cape Aromata . وهو رأس جواردافوي Guardafui الذي يسميه العرب رأس عسير . انظر دائرة المعارف الإسلامية . مادة Guardafui ، نسخة الإنجارية ، المجلد الثاني ، ص ١٧٩ ؛ ونب ، ص ٨٥ - ٨٦ . (المترجم)
*** في جنوب الهند . انظر نب ، ص ٢٠٥ .
(المترجم)

وسكيتيا Scythia يسرون على طول الساحل مدة لا تزيد على ثلاثة أيام ثم يساكون فيما تبقى من الزمن نفس الطريق ممتدا إلى البحر مباشرة من تلك المنطقة ، تصحبهم ريح مواتيية ، بعيدين عن الأرض ، وهكذا يسرون في عرض البحر إلى ما وراء الخلجان المذكورة .

فليكن واضحاً قبل كل شيء ، أن هبالوس لم يكتشف وجود الرياح الموسمية . فقد كان العالم بوجودها وبمواسمها شائعا بين اليونان منذ عودة نيارخوس من السند (٣٢٦ — ٣٢٥) : وإذا افترضنا أن الأمر لم يكن كذلك ، فإن أول فريق من اليونانيين يقضى عاما خارج البحر الأحمر كان قبيحا بأن يعلم بها . وكان العرب عاجزين عن الاحتفاظ بها « سرا تجاريا » عجزهم عن إخفاء الشمس أو القمر . ويجب أن نلاحظ بعد ذلك أن برييلوس وبليني لا يفسبان إلى هبالوس أى اكتشاف فيما يتعلق برحلة العودة من الهند . فمن الجلى أن العرب واليونان معا كانوا يستطيعون القيام بهذه الرحلة في جميع الفصول ، مستعينين في فصل الشتاء بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، التى تتيح أطيب الظروف الممكنة للملاحة غربا . فما اكتشفه هبالوس هو ، كما يقول برييلوس فى جلا ، وودوح ، كيفية الإفادة من الرياح الموسمية فى رحلة الذهاب إلى الهند . هذا إلى أن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التى تهب فى الصيف هى

* على نهر السند . وهى غير سكيتيا شمال البحر الأسود . (المرجع)

ولا ريب الرياح التي ينتفع بها في هذا السبيل . فبريلوس وبلينى يذكران الموسم في فقرات عدة ، وذلك حيث يقولان إن السفر من مصر يكون في يولية ؛ وهما يذكران معاً اتجاه ريح هبالوس ، جنوبية غربية أو غربية ؛ بل إن بريلوس يقول صراحة إن الرحلة محفوفة بالأخطار ، وهذه صفة لا تصدق إلا على الرياح الموسمية الجنوبية الغربية .

والكن إذا سلمنا بهذا ، وجب علينا البحث عن تفسير له . فالمشكلة تبدر إلى ذهن أى ملاح مُحَدِّث يعرف المحيط الهندى . فعند ماتهب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، من يونية إلى أكتوبر ، تكون عنيفة عامة ، ويكون البحر صاخباً ، فلا تستطيع أية سفينة شراعية مواجهتها أحياناً . هذا إلى أن ساحل ما لا بار تنقصه الموانئ ، كما أن الوقوف بعيداً عن الشاطئ ، في طريق رياح غربية قوية أمر غير آمن . والمنهج الذى تتبعه السفن العربية الآن في السير من عدن هو أن تقلع في الشتاء ، وتسير في محاذاة ساحل حضرموت محتمية به ، ثم تلتقى بنفسها أمام الرياح الموسمية الشمالية الشرقية من منطقة تقارب الشمال والشرق . وهى في هذا لا تلتقى صعوبة ما . فلم إذن اختار اليونان والرومان القيام بالرحلة في موسم آخر تكتنفه المخاطر ؟ .

إن أية إجابة على هذا السؤال تتطلب بعض التكهن . وأسلم منهج للوصول إلى إجابة هو أن نجعل نقطة بدايتنا السبب الذى أورده المرجعان

معنا ، فهما بقولان إن السبب في القيام بالرحلة مع الرياح الجنوبية الغربية هو أنها أسرع . و « الأيم الأرمعون » التي يجملها بليني للرحلة من أوكليليس Ocellis إلى موزيريس Muziris لاتبدو مدة قصيرة بصفة خاصة ؛ ولكن لا بد أنها كانت على أية حال أقصر من الرحلة الساحلية التي كانت مأتوفة من قبل . فهذا هو المعنى المباشر لكلمة « أسرع » . ولكن لما كان في الإمكان أسلا الإفادة من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية في رحلة الذهاب ، فإن ما يقوله المرجعان يعني أيضا أن الرياح الجنوبية الغربية كانت أسرع من هذه أيضا . وإلا لأبحر اليونان معها . ثم إنه ربما كانت الرياح الموسمية الشمالية الشرقية غير ملائمة لبعض الشئ ، من ناحيتين للسفن اليونانية القادمة من مصر : أولاها أنها حين تقطع الجزء الجنوبي من البحر الأحمر تواجه رياحا جنوبية شرقية وشرقية تسود تلك الأرجاء ، قبل موسم الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ثم خلال هذا الموسم كله ، وهو يمتد من نوفمبر إلى مارس . والناحية الثانية : أن السفن اليونانية لم تكن تستطيع حين تبلغ المحيط الهندي مجازاة السفن العربية التي تشتمل هياكلها على مقدمة

* انصر عن مكان أوكليليس شرب ، المرجع المذكور أولا في هامش ١٦ ، ص ١١٤ أسفل — ١١٥ . (المراجعة)

** من الآن كرانجانون Cranganore . انظر رولاندون : Intercourse between India and the Western World (ص ١١١ و ١٢٠) و شرب (ص ٢٠٥ — ٢٠٨) . (المراجعة)

ومؤخرة) هذا إذا افترضنا أن اليونان كانوا يسرون في المحيط الهندي سفناً
مربعة الهياكل كسفنهم في البحر المتوسط) ؛ ولهذا كان عليها أن تسير
طويلاً محاذية ساحل بلاد العرب الجنوبية قبل أن تميل نحو الهند مع ريح
شمالية شرقية . أما إذا انتفعت بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية فإنها تتلافى
عندئذ كاتما هاتين الصعوبتين . فإن ريحاً شمالية غربية تسود الجزء الجنوبي من
البحر الأحمر خلال شهور الصيف ، وهذا يفسر ما كان يستحسنه الملاحون
من مغادرة مصر في يولية . فقد كانت السفن عندئذ تستطيع المضي
قدماً في المحيط أمام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في أغسطس ، وتصل
إلى مقربة من ساحل مالابار بعد أول سبتمبر ، وهو وقت تكون فيه آمنة
نسبياً . فهذه رحلة شاقة ولكنها سريعة . وقد عرف هيرابولوس على نحو ما
كيف يقوم بها ، وذلك « بملاحظة مواقع الموانئ ، وأحوال البحر » .
وتبعه غيره من اليونان ، وزادوا عليه ، وظلوا يصلون إلى الهند بهذه
الطريقة المنطوية على الجراءة والإقدام مائتي سنة أو أكثر^(٢٧) .

(٢٧) هيرابولوس ، الفصل ٥٧ (المنقول عنه) ؛ ويبيّن Natural History ،
الكتاب السادس . القسم ٢٦ . وفقرة هيرابولوس لا تصل إلينا سليمة ، ولكن
المعنى العام واضح ، وقد نقلت ترجمة شرف . وانظر في تاريخ هيرابولوس : أترو وبنجنسون ،
المراجع المذكور ، وقد حللنا الأدلة تحليلًا دقيقًا وجعلناه مع يودوكسوس ؛ وانظر
كذلك رستوففس ، المرجع المذكور ، وهو يميل إلى الرأي نفسه . وأوضح
مارن : The Greeks in Bactria and India (المراجع : الطبعة الأولى) =

والآن يصح لنا أن نسأل سؤالاً عن العرب : كيف كانوا يذهبون إلى الهند ؟ ليس ثمة فيما أعرف معلومات مباشرة تتعلق بهذه الفترة . ولكن يجوز لنا استخلاص بعض النتائج من معلومات أخرى . فإذا كان هبالوس قد سار مع الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، وكان هذا كشفاً قام به ، فلا بد إذن أن هذه الطريقة لم تكن هي التي يتبعها العرب قبله . وثمة شيء آخر هو أنه بينما كانت السفن اليونانية تبني بناءً قوياً بالمسامير كانت سفن العرب تشد ألواحها بألياف جوز الهند ؛ فكانت لا تصدح إلا للجزء المعتدل ، وتتصدع في البحار الساخنة . فلا يحتمل غالباً أنها سارت مرة مع الرياح الموسمية الجنوبية الغربية . فيتبقى طريقان . فإما أن العرب كانوا يقطعون الرحلة كلها محتذين سواحل بلاد العرب وإيران .

== (كمردج ، ١٩٣٨) ، ص ٣٦٦ — ٣٧٣) . استناداً إلى بيتي ، أنه لا يمكن نسبة هبالوس إلى زمن متأخر عن ٩٠ ق . م . وأنا مدين للمراة ج . فليز A. J. Villiers معلومات قيمة عن أحوال الملاحة في المحيط الهندي . وانظر ن . باركنسون C. N. Parkinson : Trade in the Eastern Seas, 1793-1513 (كمردج ، ١٩٣٧) ، ص ١٠٦ ؛ كذلك و . و . كايميشا

W. W. Clemesha في بحثه The early Arab thalassocracy مجلة Journal of the Polynesian Society ، العدد ٥٢ (١٩٥٣) ، ص ١١٠ — ١٣١ ، وكلام الكاتب عن النواحي الجغرافية يفتشل كلامه عن النواحي التاريخية . وانظر أيضاً The Red Sea and Gulf of Aden Pilot ، الفصل الأول ؛ وكيري : Geographic Background to Greek and Roman History ، ص ٢٠٤ — ٢٠٥ . وانظر عن نيارخوس : أريان في Indica ، الفصل ٢١ ، القسم الأول .

وقد فعل اليونان ذلك قبل هبالوس ، ويحتمل كثيراً أنهم كانوا في هذا ينسجون على منوال العرب . وإما أن العرب كانوا يفيدون من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية على النحو الذي وصفناه آنفاً ، كما يفعلون اليوم ، وكما كانوا يفعلون في القرون الوسطى على نحو يكاد يكون قاطعاً . وهذا أيضاً معقول . ومن المحتمل كثيراً أن العرب كانوا يسلكون الطريقين معاً . ومعلوماتنا قليلة عن القرن الأول قبل الميلاد قبل نهاية الجمهورية الرومانية . ولكن يحتمل أن عدد السفن الناهبة من مصر إلى الهند قد تضاعف خلال الحكم الضعيف الذي مارسه البطالمة المتأخرون ، والفوضى التي جلبتها الحروب الأهلية الرومانية . وربما كان اسطرابون يشير إلى هذه الفترة حين قال إنه « فيما مضى لم تكن تقدم ولو عشرون سفينة [كل عام] على عبور الخليج العربي [البحر الأحمر] للخروج إلى ما وراء المضيق » (٢٨) .

ولما أعاد أوغسطس (٣١ ق . م — ١٤ م) الأمن إلى دنيا البحر المتوسط ، تحسنت المواصلات ، وزاد الرخاء العام من الإقبال على التحف الشرقية في روما والإسكندرية وغيرهما من المدن الكبيرة . وكان عصر أباطرة أسرة يوليوس — كلاوديوس وأسرة فلافيوس Flavius

(٢٨) اسطرابون ، الكتاب ١٧ ، الفصل الأول ، القسم ١٣ (المتفول

(٣١ ق. م — ٩٦ م) عصرا ذهبيا للتجارة اليونانية الرومانية مع الهند وبلاد العرب . وفي أوائل عصر أوغسطس ، كتب اسطرابون يقول إن مالا يقل عن ١٢٠ سفينة كانت تبحر في العام الواحد من ميوس هورموس *Myus Hormus* إلى الهند ، على خلاف ما كانت عليه الحال من قبل . وفي عهد نيرون (٥٤ — ٦٨ م) شكى بليني من استنزاف أموال الإمبراطورية الرومانية ، وسجل غلو ذلك الإمبراطور في حرق اللبان في جنازة زوجه الثمانية بوبايا *Poppaea* . وقد وجدت في الهند كثير من النقود الرومانية ، ويدل قيام معبد لأوغسطس في موزيريس بساحل مالابار على أن عدداً غير قليل من التجار اليونان والرومان كانوا يقيمون فيها . وقد وُصفت كثيرا هذه التجارة ، ولهذا سأقتصر على ذكر خصائصها الأساسية كما أوضحها برييلوس وبليني . فالإسكندرية كانت نهاية مطافها غربا . ومن هناك كانت السلع من خمر وبرونز وقصدير وذهب ومصنوعات مختلفة تنقل على النيل إلى قفط ، ومنها براً إلى ميوس هورموس أو بيرينيكى . وكان يُركب من هذين

* يقول بول (*Egypt in the Classical Geographers*) ، في عدة مواضع (إنما أبوشعر القبل الآن ، وهذا، براء أفضأب . جوجيه *P. Jouguet* : *Macedonian Imperialism* (ترجمة م . ر . دوبي *M. R. Dobie* ، لندن ١٩٢٨) ، ص ٢٧٤ ، الهامش الثاني . وانظر شارب (المراجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ٥٢) . (المراجع)

الميناءين في سفن كبيرة . فإذا كانت بلاد العرب الجنوبية مقصدها ، سارت إلى موزا *Muzza* ، وهي سوق للبان وغيره من المطور السبئية . ولكن السفن الذاهبة إلى الهند لم تكن ترسو فيها ، وإنما كانت تنزود بالماء في أوكيليس أو كاني (على مسيرة ثلاثين يوما في البحر من بيرينيكى) . فإذا كانت قاصدة إلى ساحل مالابار — موزيريس (*Mysore*) — أو غيرها — سارت عبر المحيط مباشرة . ويقدر بلينى أربعين يوما للرحلة من أوكيليس إلى موزيريس ، ويقول إن السفن كانت تحمل معها رماة للسهام لدفع عادية القراصنة . ولكن إذا كانت الغاية بريجازا (بروتش) أو أى ميناء في الشمال الغربى من الهند ، سارت السفن على طول الساحل حتى رأس سياجروس *Cape Syagrus* قبل أن تأخذ في عبور المحيط . وكان ثمة طريق آخر هو السير في محاذاة الساحل الإفريقى حتى رأس التوابل ، وربما الوقوف أيضا عند سوقطرة قبل بدء الرحلة إلى الهند . وكانت تشحن في شمال الهند سلع الحرير والقطن وغيرهما من الأقمشة الرقيقة ، وفي الجنوب الجواهر والفلقل . وكانت سيلان معروفة ، وإن لم تعقد معها صلات منتظمة بعد . ولكن يذكر اسطرابون أن

* بقول المؤلف فيما بعد (س ٨٢) إنها محاذية أو على مقربة منها .
(المترجم)

** هي رأس فريك . انظر تحت . المترجم المذكور أولا في هامش ١٦ .
س ١٣٣ (المترجم)

بضعة نجار ركبوا البحر حتى مضى نهر الكنج ، وأن سفراء جاءوا من هناك إلى أوغسطس . وكان ثمة أيضا يونان في مصر يتجرون مع موانئ ساحل الصومال ، وآخرون في أدولس بمملكة أكسوم وصلوا في تجارتهم إلى أوبوني Opone بعد رأس التوابل مباشرة . وكانت أهم صادرات هذه المنطقة هي العاج والجند والقرفة والرفيق^(٢٩) .

هذه التجارة القيمة التي كانت تعبر البحر الأحمر بلغت من الأهمية

* يقول جالزر (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٢٠٢) إنها حفون ، جانب احتوي من رأس حفون ، وسببها القرب لحفوني . من ما غنا السابق هامش ٧٨ مباشرة . وانحر سب (المرجع المذكور أولا في هامش ١٦ ، ص ٨٧) . (مترجم)

(٢٩) اسعريون ، الكتاب الثاني ، فصل خامس ، القسم ١٢ ، وبرينكوس في مواضع عدة ، ولاسيما فصل ٥٧ (القول عنه) ؛ وبين ، Natural History ، الكتاب السادس ، الفصول ٢٤ و ٢٦ ، والكتاب ١٢ ، فصل ٤١ ، وانحر عن طريق إلى بيرينيكى : اسعريون ، الكتاب ١٧ ، الفصل الأول ، القسم ٤٥ و ٤٦ ، وانظر عن سيلان : بيني ، Natural History ، الكتاب السادس ، فصل ٢٤ ، مقامة العهد الذي أعنفه أنيوس بوكاموس Annus Plocamus . و ، هنا عن سيلان من اسم الاساطير ، وانحر عن نهر الكنج : اسعريون ، كتاب ١٥ ، الفصل الأول ، القسم الرابع ، وانحر ا ، ه . وورمجتون E. H. Warmington : The Commerce between the Roman Empire and India (كيردج ، ١٩٢٨) ، و . ب . شارليورث : Trade Routes and Commerce of the Roman Empire (كيردج ، ١٩٢٦) ، و . ج . ل . سومر تون History of Ancient Geography (كيردج ، ١٩٤٨)

مبلغاً جعلها شغلاً للإمبراطورية الرومانية . فكان يجب حماية التجار من القرصنة في البحر والاستغلال في الموانئ ، وكان يمكن في الوقت نفسه أن يكونوا مصدر دخل معقول لخزانة الدولة . فأمر أوغسطس بحملة أيلْيوس جالوس Aelius Gallus العربية (٢٥ أو ٢٤ ق . م) ليُشعر العرب الجنوبيين بقوة الرومان ، وربما كان من أغراضه أيضاً احتلال إحدى عواصمهم . ولكن كانت هذه الحملة فاسدة الخطة ، فقد سلكت شراً طريقاً ممكن ، فقد سارت بها السفن أولاً عبر جزء شاق من البحر الأحمر يمتد من خايج السويس إلى ليوكي كومي على الساحل الشمالي الغربي من الجزيرة العربية ، ثم قطعت بعد ذلك مئات الأميال فوق الأرض الوعرة الممتدة في غرب الجزيرة حتى اليمن . ولاتعني الرحلة البرية ، ولكن يصف اسطرابون رحلة البحر وصفاً موجزاً يبعث على الاهتمام .

فهو يقول : « كان الخطأ الأول بناء سفن طويلة [سفن حربية تسير بالمجاديف] ، مع أنه لم تنشب ولم يكن ينتظر أن تنشب معركة في البحر . فالعرب ليسوا شديدي الميل إلى الحرب حتى على الأرض ، وإنما هم في الغالب أصحاب تجارة ، ولا ميل لهم إطلاقاً إلى الحرب في البحر » . وهذه العبارة الأخيرة فيها تعميم بعض الشيء ، فقد شهدت أيام البطالمة قرصنة من النبط . ولكن كان النبط في عصر اسطرابون حلفاء لروما تابعين

لها ، ولم يكن في تلك الأرجاء شعب غيرهم يستطيع إبداء أية مقاومة في البحر . ولما أدرك جالوس خطئه ، بنى ١٣٠ من السفن النافلة للجنود (Skenagōga) ، وهي سفن شراعية تحتاج إلى عدد قليل من الملاحين ، وتسمح لعدد كبير من الجنود . « وبعد آلام وشدائد عدة وصل بعد خمسة عشر يوماً إلى نيوكي كومي في بلاد النبط ، وهي ميناء تجارى كبير . وذلك بعد أن خسر كثيرا من السفن — ضاع بعضها بكل من كان عليه — لمصاعب الرحلة لا سبب أى عدو » (٣٠) .

ولعل الرومان استأنفوا محاولة السيطرة على بلاد العرب الجنوبية ، فاحتلوا ميناء عدن في حكم كلاوديوس (٤١ — ٥٤ م) أو قبله . ويقص علينا برييلوس قصة هذا الحدث في جملة واحدة قصيرة هي : « ولكن قيصر (Kaisar) أخضعها قبل أيامنا بزمان غير طويل » . ولكن احتدم الجدل طويلا حول هذه العبارة ، وغاية ما أسلم به هو أن هذا العمل كان ممكنا من الناحية البحرية ، فالمسافة بحرا من ميوس هورموس أو بيرينيكى إلى عدن ليست أبعد من المسافة التى تفصل بين بوتولى

(٣٠) انظر عن حملة جالوس : اسعرايون ، كتاب ١٦ : وما اقتاده عنه . مأخوذ من الفصل الرابع ، القسم ٢٣ . وبذكرى : Natural History ، الكتاب ثمانى ، الفصل ١٦٨ ، والكتاب السادس ، الفصل ١٦٠ . رحلة قيصر في البحر الأحمر : جايوس قيصر Gaius Caesar ، حفيد أوغسطس ، في السنة الأولى قبل الميلاد .

Puteoli والإسكندرية . ولم تكن الحاجة تدعو إلى سفن حربية إذا كانت الدول التي تحدد الجزء الجنوبي من البحر الأحمر عاطلة منها — وليس ثمة ما يدل على أنه كان لديها من ذلك شيء . وفي هذه الحالة كان كل ما يتطلبه الأمر بضع سفن تجارية بريئة المظهر ممتلئة بمئات قليلة من جنود الفرق الرومانية ؛ متى نزلوا إلى الشاطئ ، لم تكن قوات الأمير المحلي ندأ لها ، حتى إذا حاولت . فيكون الأمر كله أيسر إلى حد بعيد من حملة أيلويس جالوس ، أو غزو الفرس لبلاد العرب الجنوبية بحراً في القرن السادس الميلادي^(٣١) .

* في الآن ميناء Pozzuoli بالقرب من نابولي . (المترجم)
 (٣١) بريبلوس . الفصل ٢٦ (المنقول عنه) . وقد شك لناثرون المتقدمون (المترجم : انص بريبلوس) في صحة الحدث ، وغيروا Kaiser إلى اسم أمير عربي جنوبي : انظر م. و. ش. في هذا الموضوع . وأيد بعض العلماء المتأخرين القراءة Kaiser : م . رستوفسكي في بحثه : Zur Geschichte des Ost- und Südhandels im ptolemäisch-römischen Aegypten Archiv für Papyrusforschung . المجلد الرابع (١٩٠٧ — ١٩٠٨) . ص ٣٠٦ وما بعدها ؛ و ١ . كورنمان في بحثه Die historischen Nachrichten des Periplus maris Erythraei über Arabien Janus المجلد الأول (١٩٢١) . ص ٦١ — ٦٢ ؛ و ١ . شور W. Schur في بحثه Die Orientpolitik des Kaisers Nero Klio المجلد ١٥ Beiheft (ليبرج ، ١٩٢٣) ، ص ٤٦ ؛ وفريش ، ص ١١٠ — ١١١ عن Kaiser . ولكن الحدث لا يزال موضع شك لدى ج . ج . أندرسون في The Ancient

والأقرب إلى اليقين هو أن روما كانت في عصر بربيلوس حليفة
لأمير ظفار الخيري في جبال اليمن . وكانت قبيلة حمير ، التي يسميها
اليونان « هوميريتاي » *Homeritae* ، آخذة في غلبة سبأ على السيادة
في جنوب الجزيرة . فكان من شأن التحالف مع حمير ، مقروننا بوجود
حاميه رومانية في عدن ، وهو أمر ممكن ، أن يكون ضمانا كافيا لسبوك
العرب الجنوبيين مساسكا طيبا . (٣٢)

ولكن التدخل اليوناني الروماني في التجارة والملاحة ترك مع ذلك
مجالا فسيحا للتجار العرب . فربيلوس يحددنا عن تجارتهم عبر البحار
في منتصف القرن الأول الميلادي ، ويصف لنا في الوقت نفسه سواحل
الجزيرة العربية والبلاد المجاورة لها ، وهو يبدأ بالشمال الغربي من الجزيرة ،
فيصف ليوكي كومي بأنها سوق للنبط تستعمل في الملاحة العربية المحلية .
والساحل العربي فيما وراءها خبيث تنفر منه النفوس ، والبدو يسلبون
متاع أولئك الذين يحطم الحظ العاثر سفنهم على سبخوره . فإذا مررنا
بهذه البلاد « أسرع ما نستطيع » وصلنا إلى اليمن ، حيث الناس أكثر
جنوحا إلى السلم ، وألقينا مراسينا على مقربة من موزا ، « وهي مدينة

Cambridge History = المجلد العاشر (كيردج ، ١٩٣٤) ، ص ٨٨٠
وما بعدها ، وهو يرفض أيضا نظرية شور العامة مستندا إلى أدلة قوية .

(٣٢) بربيلوس ، الفصل ٢٣ .

من الأسواق أقيمت على أساس من القانون » ، وهي محا الحامية أو على مقربة منها .

« . . . والسكان كله مندرجهم بأصحاب السفن والملاحين العرب ، وفي شغل شاغل بشئون التجارة : فهم يتجرون مع الساحل البعيد إريتريا والصومال . ومع بريجازا ، ويعثون بسفنهم إليهما » . والمرسى التالي هو أوكيليس عند مضيق باب المندب ، وهي لا تعدو أن تكون مكاناً تزود فيه السفن بالماء في طريقها إلى الهند . وتأتي بعد هذا عدن Arabia Eudæmon « بلاد العرب السعيدة » ، والميناء الحقيقي الوحيد في شبه الجزيرة العربية . وكانت في العصور القديمة ، كما رأينا ، السوق الذي تتبادل فيه السلع الهندية والمصرية . أما الآن ، بعد أن لم تعد حتى مجرد ميناء تتوقف عنده السفن اليونانية والرومانية القاصدة إلى الهند ، فقد انحدرت إلى مستوى « قرية على الشاطئ » ، لعلها كانت تضم حامية رومانية تضي عليها شيئاً من البهجة والحياة . وإلى الشرق من عدن تقوم كافي ، التي يسميها حزقيال كنيته ، وهي مكان حصن الغراب .

* يقول جلازر (المرجع المذكور في هامش ١٦ . س ١٣٨ و ١٦٨) إن موزا هي موزاع الحامية بالقرب من محا . وانظر سب (المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، س ١٠٦) . (المرجع)

** انظر ملاحظتنا السابقة في هذا الصدد (هامش ٩ . الملاحظة الأولى) .
(المرجع)

« وهي سوق لكل اللبان الذي يربح في البلاد ، يؤتى به إليها على ظهور الجمال ، وفي الأرمات انخمية المصنوعة من الجلد ، وفي القوارب . ولهذا المكان أيضا تجارة بطن الساحل البعيد ، و بيرينجازا وسكيثيا وادي السند و غمانة و فرس المجاورة لها » . وتذكر بعد ذلك مسخا Moscha ومواقع صغيرة أخرى على ساحل حضرموت ؛ وكذلك جزيرة سومطرة ، وهي تابعة « لملك بلاد اللبان » (بلاد العرب الجنوبية) ، ويسكن فيها على الساحل الشمالي تجار عرب وهنود ويونان^(٣٣) .

هذه الفقرات التي نقانها تدل على أن سفنا تجارية عربية من موزا وكاني كانت تقوم بتجارة منتظمة مع بيرينجازا . وليس في برييلوس دليل على أن العرب تجاوزوا بيرينجازا جنوبا ؛ ولكن يحتمل إلى حد بعيد أنهم كانوا يقصدون إلى ساحل مالابار طوال عدة قرون للحصول على الخشب الذي كانت تبني منه سفنهم (انظر الفصل الثالث) . ويقول صاحب برييلوس إنه رأى في موزيريس ، أهم موانئ مالابار ، سفنا يونانية

* يرى شرنجر (المرجع المذكور في هامش ١١ ، ص ٨٥) أنها حوز معشى غرب رأس فيرنك . ولكن يخالفه حلاز (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٧٩ آخر سفر — ٨٠) قائلا إن مسحا كانت ميناء مدينة طفار . وانظر ص ١٤٠ . (المرجع)

(٣٣) برييلوس ، الفصل ٢٠ — ٣٤ ؛ وأخبارات المنقولة من نصفاين

وأخرى - لعلها هندية - من أرياكى Ariace ، وهي المنطقة التي حول بومباي . وقد رأى أيضا سفنًا هندية ضخمة تسمى منجارا Sangara على ساحل مالابار ، وأخرى تدعى كولنديا Cotandia قاصدة إلى نهر الكنج . ولا يرد ذكر للسفن الهندية في أى مكان على ساحل بلاد العرب ، وإن كانت أرياكى وبريجازا تبعثان بسامهما (ومنها السكر) إلى ساحل الصومال في إفريقية^(٣٤) .

وعلى ساحل إفريقية الشرقى كان التجار العرب يشاهدون في كل مكان حتى رهابتا Rhapta^{٣٥} بالقرب من زنجبار . وكانت تطل على البحر

* هي منطقة جوارات Gujarat الآن ، كما يقول روتسون : Intercourse between India and the Western World . ص ١١٨ . وانظر شب (المرجع المذكور أولا في هامس ١٦ ، ص ٧٠) . (المترجم)

(٣٤) بريباوس ، تفصيل ٥٤ و ٦٠ و ١٤ . ويقول A. Hermann هيرمان : Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom في بحثه (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für vergleichende Religionsgeschichte a. d. U. Leipzig ، العدد السابع (١٩٢٢)) ، ص ٨ ، إن فريقا من السبثيين زاروا الإمبراطور الصيني في أوائل القرن الأول الميلادي ومعهم خريزمت إفريقية هندية له . وقد يتبع لي الأمل على بحث هيرمان ، وإنما نقت قوله هذا عن وورمانجتون ، ص ٣٧٠ .

* * * على الآن كويليمان Quelimane على الفرع الشمالي من دلتا الزمبيزي ، كما يقول كارل بينز : Im Goldland des Altertums ، ص ٢٣٠ — ٢٣٢ ، ويؤيده في ذلك جلانز : Zwei Publikationen über Ophir (ميونيخ ، —

الأحرار مملكة أكسوم المستقلة الناشئة ، انتم أسسها مستوطنون من بلاد العرب الجنوبية . وفي الصومال وما وراءه كان يحكم أمراء عرب ، كما أن زنجبار كانت لا تزال خاضعة لسلطان عربي . ويقول بريبلوس عن رهابتا إن « أمير معافر في اليمن كان يحكمها بمقتضى حق قديم يخضعها لسيادة المدينة التي تاقاها أول ما تاقاه على ساحل بلاد العرب موزا | . وأهل موزا يحكمونها الآن باسمه ، ويمشون إليها سفن تجارية يستخدمون في معظمها ربابة ووكلاء عرب ، يالفون أهل البلاد ويتزوجون معهم ، ويعرفون الساحل واللغة » . ويشير كاتبنا إلى ما وراء رهابتا بقوله « إن المحيط لم تكتشف معالمه ، وهو ينحني إلى الغرب »^(٣٥) .

(= ١٩٠٢) ، ص ١٩ . ولكن يقول هيرمان فون فيسبان وميريا هوفغر (المرجع المذكور في الملاحظة الأولى على هامش ٩ ، ص ٧٤) إن رهابتا قد تكون ككاوة kilwa الآن . وانظر أيضاً شيرنجر (المرجع المذكور في هامش ١١ ، ص ٢٥٥) وشيب (المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ٩٤) وبيزر (المرجع المذكور في هامش ٦٥ ، ص ٢٨٧ ، هامش ٢) . ويرى جالازر (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٢٠٧ أعلى) أن الاسم عربي النشأة من تربطة . وأنه كان يطلق ولارب تربطة . (كان جالازر يرى في هذا المرح (ص ٢٠٦ أسفل) . قبل أن يتحول إلى رأي بيزر . أن رهابتا لابد أنها لم تكن أبداً كثيراً إلى الجنوب من دار السلام أو ككاوة) . (المرجع)

(٣٥) بريبلوس ، الفصل ٧ — ١٠ و ١٤ و ١٦ (نقل عنه) — انظر فيرسك ص ١٠٩ عن genomenês (المرجع : قديم) — والفصل ١٨ (نقل عنه) . وانظر عن العرب القدماء في شرق إفريقيا أ. فيليز : Sons of Sindbad : A. Villiers (لندن ، ١٩٤٠)

وفي عهد تراجان وهادريان Hadrian وأسرة أنطونينوس the Antonines (٩٨ — ١٩٢ م) ظل الازدهار رائد التجارة بين دنيا البحر المتوسط والبلاد المطلة على المحيط الهندي . فقد أصلح تراجان المواصلات بين البحرين الأحمر والمتوسط . وجعل (عام ١٠٦ م) من دولة النبط على الجانب الشرقى من البحر الأحمر ، وكانت تابعة لروما ، ولاية رومانية سماها « بلاد العرب » ، وأنشأ طريقاً هاماً من أيلة ، على رأس خليج العقبة ، إلى دمشق ماراً بالبتراء وبصرى . فحلت أيلة محل ليوكي كومي كأهم ميناء في بلاد النبط . وكان النبط هم الرابحين في المجال الاقتصادي من هذه التغييرات ، فإن البتراء لم تزدهر في أى يوم من الأيام كما ازدهرت في القرن الثانى الميلادى . وفي مصر أصلح تراجان القناة القديمة التى كانت الرواسب قد أفسدتها ثانية بعد عصر البطالة ، وحفر قسماً جديداً من طرفها الغربى ليصلها بالنيل عند بابليون Babylon ، مكان مصر القديمة ، فيحسن الاتصال بالفرع الغربى أو الكانوبى Canopic من دلتا النيل ، وهو يؤدى إلى الإسكندرية . ونشأ ميناء القلزم Clysema حيث التقت قناة تراجان بالبحر الأحمر . فهذه الأعمال التى قام بها تراجان تدل على أن خليجى السويس والعقبة لم يكونا في تلك الفترة مزار هول وخوف للملاحين اليونان والرومان ؛ وكان من أسباب ذلك وجود أسطول روماني في البحر الأحمر متأهب

للضرب على أيدي القراصنة . وقد وجد في مصر نقش هام يرجع إلى أيام هادريان (١١٧ — ١٣٨ م) ، وهو يذكر نقابة من الربابنة التدمريين في البحر الأحمر ، اندسط لها الرزق وحظيت باعتراف الإمبراطور . وهكذا لم يصب على أهل تدمر الذين كانوا يعيشون على تجارة القوافل ، واعتادوا تنظيم رحلات تجارية عبر مسافات شاسعة ، أن يحولوا جهودهم إلى البحر ، وإن كانت مدينتهم في قاف الصحراء، (٣٦) .

وبدلنا كتاب بطليموس كلاوديوس في الجغرافيا (حوالى ١٥٠ — ١٦٠ م) على أن اليونان كانوا في عصر أسرة أنطونينوس أكثر علما بالمحيط الهندي منهم أيام برييلوس وبليني . فقد أصبحوا الآن يركبون البحر على طول ساحل إفريقية الشرقية حتى رهابتا . وكانوا أدرى من مؤلف برييلوس بالسواحل العربية البعيدة حتى عمان . ويذكر بطليموس

(٣٦) ديوكاسيوس ، الكتاب ٦٨ ، الفصل ١٤ ؛ و بطليموس كلاوديوس Ptolemy Claudius ، الجغرافيا ، الكتاب الرابع ، الفصل الخامس ، القسم ١٤ ؛ و يوتروبيوس Eutropius : Breviarium ، الكتاب الثامن ، الفصل الثالث ، القسم الثاني . و Années d'Épigraphie (١٩١٢) ، رقم ١٧١ . و Economic Survey of Ancient Rome (بلينور ، ١٩٣٣ — ١٩٤٠) ، ج ٢ ، رقم ٢٣٥ ، ص ٣٨٤ — وانظر أيضا ص ٣٤٤ . و The Ancient Cambridge History ، ج ١١ ، ص ٢٣٦ — ٢٣٨ ، بقلم ر . ب . لونجدين R. P. Longden . كذلك وورمنجتون ، ص ٩٢ وما بعدها .

في الجزء الجنوبي الغربي من بلاد العرب أسواق موزا وأوكيليس وكان
وعدن التي يسميها *Arabias emporion* وكانت تسمى قديما *Arabia*
Eudemon . وكان اليونان في ذلك الوقت يركبون البحر إلى سيلان ،
التي يشتمل كتاب بطليموس على وصف لها . وكانوا يعرفون مصب
الكنج في خليج البنغال ، كما كان نفر قايل من المغامرين قد عبر البحر
إلى شبه جزيرة الملايو « شبه الجزيرة الذهبية » *The Golden*
Chersonese . وكان رجل يدعى الإسكندر قد تجاوزها إلى ميناء
« كتيجارا » *Cattigara* . وتدل التواريخ المتأخرة لأباطرة هان على
أن آخرين تبعوا الإسكندر ، وتنبىء أكثر مما ينبىء بطليموس بإمكان
« كتيجارا » ، فقد جاء فيها أنه في عام ١٦٦ م « بعث ملك تا-تسن ،

* أى « المركز التجارى لبلاد العرب » . (المراجع)

** أطلق اليونان اسم *Chersonese* (من *chersos* « حاف » و *nesos* « جزيرة ») على أشباه جزر أريب ، منها « شبه الجزيرة الذهبية » التي نحن
بصددها . انظر هامش ١١ من بحثنا عن أوفير . (المراجع)

*** مدينة وميناء هام نسبة المصادر اليونانية والرومانية إلى الـ « سيناي »
Sinae (الصينيين الجنوبيين) . وقد يكون هانوى *Hanoi* أو كيان — تشى
Kian-chi وخايچ تشى كنج *Tong King* ، كما يمكن أن يكون كانتون *Canton* (تولا
عن *The Oxford Classical Dictionary* (أكسفورد ، ١٩٤٩) ، تحت
الكلمة) . وانظر حزين : *Arabia and the Far East* ، ص ١١٩ وهامش ٤ .
(المراجع)

أنطون An-tun [ماركوس أوريليوس أنطونيوس Marcus Aurelius Antonius] ، بوفد أخذ منذ بلوغه حدود جي — نام Jih-nam [أنم Annam] يهدي العاج وفرون الخربت ومواقع السلاحف البرية . وإلى ذلك الوقت يرجع الاتصال المباشر بهذه البلاد . ولا تشمل قائمة هدايا الوفد على جواهر ما ، مما يشير الشك في الرواية . ويحتمل أن «الوفد» كان مؤلفا من تجار أنجروا من شرق إفريقية ، فإن هداياه لم تضم نفائس من البحر المتوسط بل سلع إفريقية . وعدم ذكر الجواهر يؤيد الرواية أكثر مما يشير حولها الشك . فهذه الرحلات الرائعة ، من مصر إلى حدود الصين ، جعلت من اليونان الذين قاموا بها أسلافا للفرس والعرب في مياه الشرق الأقصى^(٣٧) .

وفي خلال القرن الثالث أخذت هذه التجارة اليونانية في الذبول لاضمحلال الإمبراطورية الرومانية من الناحية الاقتصادية وانخفاض قيمة عملتها . ومصادرنا في هذا العدد شحيحة ، ولكن يدل على هذه

* سمته جي — نان Jih-nan . (الترجمة)

(٣٧) بطليموس ، الكتاب الأول ، الفصل التاسع . الأقسام الأول و ١٣ و ١٤ : والفصل ١٧ . الأقسام ٢ — ٥ ، والكتاب السادس ، الفصل السابع ؛ والكتاب السابع ، الفصل الرابع . وهو — هان — سو ، الفصل ٨٨ ، الترجمة الإنجليزية بقلم هرت : China and the Roman Orient ، ص ٢ : (المقول عنه) . كدات وورمنجتون . ص ١٠٦ — ١٢٢ .

الحقيقة دلالة كافية أننا لا نكاد نجد أثراً للعملة الرومانية في الهند بعد
كِرَكَلا Caracalla (٢١٢ - ٢١٧) (٣٨).

الإمبراطوريتان الساسانية والبيزنطية

أُخلى البُرت مكانهم في إيران للأسرة الساسانية الفارسية حوالي
٢٢٥ م ؛ وفي إمبراطورية البحر المتوسط أصبحت القسطنطينية العاصمة
بدلاً من روما (٣٣٠) . وكان من شأن الوطنية الفارسية في ناحية ،
وانتقال مركز السلطان إلى الشرق في ناحية أخرى ، أن ازدادت حدة
الصراع بين الإمبراطوريتين العظيمتين ؛ وأعان على ذلك أيضاً الصراع
الديني بين المزيدين والمسيحيين . وكان الحميريون في جنوب بلاد العرب
قد صاغوا من مملكة سبأ وغيرها دولة واحدة . وعلى الجانب الآخر من
البحر الأحمر ، كانت مملكة أكسوم الحبشية تزداد قوة ومضاء .

ومراجعنا عن القرن الثالث والقرنين التاليين باللغة الشج . فما كان
يحفز اليونان القدماء ، من فضول قوى يشمل كل ناحية من نواحي الحياة
حل محله في الأدب اهتمام مفرط بسعادة الروح . والمؤرخون والجغرافيون

* هو ماركوس أوريليوس أنطونيوس . (المرجع)

(٣٨) م . رستوفنتس : The Social and Economic History of the

Roman Empire (أكسفورد ، ١٩٢٦) ، ص ١٤٦ - ١٤٩ و ١٤١ و ١٤٢ .

.. الهوامش .

العرب في القرون التأخرة لم يخافوا سوى قليل من المعلومات الأصلية القيمة عن هذه الفترة السابقة للإسلام على طولها . والأدب الفارسي الذي تبقى لنا من هذه الفترة ، وما كتبه السريان في مختلف العصور ، يتعلقان بالدين وحده تقريباً ؛ كما أن الآداب الهندية المختلفة كانت دائماً لا يعدلها شيء ، في كبراهتها للأُمور الدنيوية . ولهذا إن نظفر إلا بمعلومات متناثرة قليلة عن الملاحاة الشرفية في هذا العصر^(٣٩) .

ويبدو أن الساسانيين شجعوا الملاحاة الفارسية ، التي لم يُقدَّر لها الازدهار من قبل . فقد أسس أول ملوكهم ، أردشير الأول (٢٢٥ — ٢٤١) ، عدة موانئ ، بحرية ونهرية . وعقد نرسي (٢٩٢ — ٣٠٢) صلوات مع «زند أفريك شاه» ، أي ملك شعب الزنج في شرق الصومال . وفي أوائل القرن الرابع نجد عرب البحرين والساحل وراءها يعبرون الخليج الفارسي للإغارة على الإمبراطورية الفارسية (حوالي ٣١٠) ؛ وبعد ذلك بسنوات قلائل رد الملك الساساني سابور الثاني على هذه الغارة بمشائها ، وذبح كثيراً من سكان البحرين وأقام فيها جالية من الفرس . وفي أخريات ذلك القرن قال المؤرخ اللاتيني أميانوس ماركلينوس

(٣٩) انظر عن الأدب الساساني : ج. براون E. G. Browne :
A Literary History of Persia (كيردج . ١٩٢٩) . الجزء الأول ، ص ٧
و ١٠٤ - ١١٠ .

Ammianus Marcellinus ، وهو يصف مملكة الساسانيين ، إن الخليج
 الفارسي كان يعب بالملاحة ، وإن السفن البحرية كانت تختتم رحلاتها
 في تيريدون عند مصب الفرات — وظهر هذا الاسم القديم من جديد
 أمر يمث على الدهشة . ويوصف العرب المجاورون بأن لهم عدة موانئ ،
 محمية ومراسي ، وأنهم قادرون على استغلال ثروات البر والبحر معا .
 وتقول رواية تاريخية صينية تشمل الفترة الممتدة من ٢٨٦ إلى ٥٥٦ م
 « إنك تستطيع أيضا الذهاب إلى تا - تسن [سوريا] من الحدود
 الغربية لبارثيا [فارس الآن] ، متتبعا ساحل البحر المتعرج قاطعا حوله
 أكثر من عشرة آلاف « لي » [ألف ميل] . » . ويسجل مصدر
 صيني آخر وجود تجارة بحرية في القرن الخامس بين الصين وكل من الهند
 وشرق إفريقية وسوريا ؛ وإذا جاز لنا الاستدلال بأحوال متأخرة بعض
 الشيء ، قلنا إن السفن الصينية ربما كانت تلتقي في موانئ سيلان بالسفن
 القادمة من الغرب على اختلاف جنسياتها . وقد لاحظ الحاج الصيني
 فا - هن Fu-hien وجود « كثير من التجار السبتيين (Sā-Bo) » في
 سيلان عام ٤١٤^(٤٠) .

(٤٠) تاريخ افندي ، ط ١ ، ص ١٠٠ . دي جوج M. J. de Gorge وغيره (ليندن
 Leyden ، ١٨٧٩ — ١٩٠١) . القسم الأول . الجزء الثاني ، ص ٨٢٠
 و ٨٣٦ و ٨٣٨ — ٨٣٩ ؛ وأميانوس ماركابنوس : Res gestae ،

ومما يدل على مدى اختلال صلات اليونان والرومان بالهند خلال هذه القرون أن اسم « الهنود » نفسه أصبح الكتاب يطلقونه كثيراً على الأحباش والمحيريين ، وبنى أرى ، وإن بدا هذا منى استدلالاً بشىء ،

== كتاب ٢٣ ، فصل سادس ، لامعة ، بروكس : ٥٥ : و ٥٦ : كذاك وي - سو
Wei-shu ، فصل ١٠٢ ، حرب ، ٤٨ : (المثلثات عنه) ، وسوخ - سو
Sung-shu ، فصل ٩٧ = حرب ، ٥٦ : و كورميس ، كتاب ١١ ،
نعم ٢٣٦ ، و ، حرفة : Paikuh : E. Herzfeld ، الجزء الأول
(برلين ، ١٩٢٤) ، ص ١١٩ ، وثقلى ترمى ، ص ٤٥ ، ود ، حسن :
A History of Persian Navigation (لندن ، ١٩٢٨) ، ص ٥٩
و مبعدها ، و The Travels of Fa-Hien ، ترجمة ج . ج . Legge
(إنجليزية) (أكسفورد ، ١٨٨٦) ، ص ١٠٤ .

و شطاح ، و فرائد G. Ferrand في بحثه L'élément persan dans
Journal Asiatique les textes nautiques arabes ، الجزء ٢٠ :
(أبريل - يونيو ١٩٢٤) ، ص ١٩٣ - ٢٥٧ ، حسن ترجم أن زنج
عربية معطشة أو غير معطشة مأخوذة من زنج أوزنج (المرحوم : إسماعيل زنج) .
من قريب أن يستعمل العرب من فارس العبيد اسماً آخر لهم في شرق إفريقيا .
وبدل الحقيقة اليونانية Azania (بريسبوس ، فصل ١٦) وزنجيس
Zingis (بريسبوس ، الجغرافيا ، الكتاب الرابع ، الفصل السابع ، القسم الرابع)
على أن هذا الاسم كان مستعملاً قبل بدء التجارة الفارسية بر من قبل .

(المرحوم : سمى كوزماس (القرن السادس الميلادي) زنج " رنجيون ")
Zingion ، انظر جالدر (المراجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٢٠٣ أسفل)
ويورنى (المراجع المذكور في هامش ٤٢ ، الجزء الثاني ، ص ٣٢٠ ، هامش ٥) ،
وانظر كذلك صف (المراجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ٩٢) .

غير ثابت ، أنه يجب تطبيق هذا التفسير على العبارتين الآتيتين اللتين ترجعان إلى النصف الأول من القرن الثالث : ففي عصر جليينوس Gallienus (٢٥٢ — ٢٦٨) ، نعلم أن « الإمبراطور » الناثر أيمليانوس Aemilianus في مصر كان حين أسر يعد حملة ضد « الهنود » ؛ هذا إلى أن فيرموس Firmus ، التاجر الشرقي الغني ، « كان كثيراً ما يبعث بالسفن التجارية إلى الهنود » من مصر (حوالى ٢٧٥) . فلا يحتمل أن الهنود الحقيقيين هم الذين تعنيهم هاتان العبارتان . وفي أواخر هذا القرن بعث أحد ملوك أكسوم بحملة من ميناء أدولس أخضعت العرب على ساحل الحجاز ، وقضت إلى حين على ما كانوا يمارسونه من قديم الزمن من قرصنة . ولم تلبث مملكة أكسوم أن غزت اليمن وضمت إليها حميراً ؛ ولكن لم يدم هذا الوضع طويلاً ، فقد استمادت اليمن استقلالها قبل منتصف القرن الرابع . وحوالى عام ٣٤٥ ذهبت إلى هناك بعثة دينية مسيحية تؤمن بمذهب أريوس Arius ، وكان يقودها ثيوفيلوس Theophilus ، وهو « هندي » نشأ في جزيرة « ديبوس » Dibos ، ولعلها سوقطرة (دفيبا سوخاتارا) . وقد أسست هذه البعثة كنيسة في عدن Adane (Arabia Eudæmon) ، التي كانت سوقاً وميناءً لكبار التجار اليونان والرومان ؛ ومعنى هذا أن هؤلاء التجار كانوا يقصدون إليها في رحلات منتظمة من مصر ، وكانت لهم فيها جالية من صغار

التجارة بلغت من الكبر حدا احتاجت معه إلى كنيسة خاصة . وكان على الطرف الشمالى من البحر الأحمر ميناء القلزم وأيلة ؛ ولم تمد تذكر ليونى كوى ، وإن لم تزل قائمة حتى نهاية القرن الثالث^(١) .

وعلى العكس من هذا الغموض الطويل الأمد توافرت لنا معلومات كثيرة عن الربع الثانى من القرن السادس . فقد ضمن بروكوبيوس ، مؤرخ عهد جستنيان ، كتابه عن « الحروب الفارسية » فيما فصيراً عن الأحداث والأماكن حول البحر الأحمر يلقى عليها ضوءاً قوياً . واستطاع الجغرافى النظرى كوزماس إنديكوبايوستيس الكتابة عن التجارة فى

(١) Historia Augusta . الكتاب ٢٤ . فصل ٢٢ . القسم الثامن ؛
والكتاب ٢٩ . فصل الثالث ؛ وكوزماس ، الكتاب الثانى ، القسم ١٤٢
و ١٤٣ (نقل أدولف ثمانى) ؛ وفيلوستورجيوس Philostorgius :
Church History . كتاب ثمانى ، الفصل ٤ - ٦ . ونمر فى معنى
« الجنود » فيلوستورجيوس ، الكتاب الثانى ، الفصل السادس ؛ وبروكوبيوس
Procopius وكوزماس مع فى موضع عدة . وانظر E. Littmann
آخريين : Deutsche Aksum Expedition ، أربعة أجزاء ، (برلين ، ١٩١٣) .
و- . روسيني C. Rossini فى بحثه Expéditions et possessions des
Habasât en Arabie ، مجلة Journal Asiatique ، المجلد ١١ ، الجزء ١٨
(يوليو - سبتمبر ١٩٢١) . ص ٥ - ٣٦ . وكامبر : La mer Rouge .
القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ٢٠٧ - ٢١٠ و ٢١٢ - ٢١٥ .
ون رودوكانا كس Handbuch der altarabischen Altertumskunde ،
الجزء الأول (كوبنهاجن ، ١٩٢٧) ، ص ١١٥ - ١١٦ .

البحر الأحمر وماوراءه مستميناً بعلوماته الشخصية ، إذ كان قد زار أدولس تاجراً في صدر شبابه ، كما أبحر مرة إلى ما وراء باب المندب . ويتحدث كتاب « استشهاد القديس الحارث » *Martyrdom of St. Arethas* ، وهو لمؤلف مجهول ، عن غزوة حبشية لليمن . هذا عدا فقرات قليلة في جون ملالاس *John Malalas* والطبري وغيرها تكمل ما يقوله أولئك المؤلفون .

وكان الوضع التجارى في هذه الفترة على هذا النحو : كانت سيلان مركز التجارة البحرية بين الصين والشرق الأدنى . فكانت سفن الصينيين وسائر شعوب الشرق الأقصى تسير غرباً حتى سيلان ، وكانت التجارة فيما بين سيلان والمناطق الواقعة غربها في أيدي الفرس والأكسوميين . وكانت السفن التجارية اليونانية تمضى حتى أدولس أو تتجاوز أحياناً باب المندب قليلاً . أما الملاحه العربية فلا نسمع عنها شيئاً أبداً^(١٢) .

* « القديس » الحارث هو زعيم قبيلة الحارث بن كعب ، وكان من نصارى العجم الذين قضى عنهم ذو نواس (وسيرد ذكره فيما بعد) . وقد ضاع الأصل السرياني للكتاب المشار إليه ، ولكن وصلت إلينا ترجمة يونانية . انظر بيوزى (المرجع المذكور في هامش ٤٢ ، الجزء الثاني ، ص ٣٢٤ . الهامش الأول) . (المترجم)

(١٢) ج . ب . بيوزى *J. B. Bury* :

— *History of the Later Roman Empire*

وكان للفارس نشاط ملحوظ في الملاحة خلال القرن السادس .
فكوزماس يتحدث عن سفن فارسية في موانئ سيلان ، وعن حركة
تبشيرية مسطورية يبعث القمامون عاينها بمطارنة فارس إلى تلك الجزيرة .
وكان الفرس هم الوسطاء في تجارة الحرير بين الصين والغرب ، سواء
سلكت طريق آسيا الوسطى صادرة عن الـ « سيريس » Seres أو الطريق
البحري صادرة عن الـ « سيناي » Sinae ؛ وكانوا يشترون الحرير
الوارد بالبحر في أسواق سيلان ويصدرونه إلى موانئهم في فارس ، واسم
الصين نفسه كما عرفه كوزماس فارسي الصيغة ، وهو « تسينستان »
Tsinistan . ويقول هذا الجغرافي الوريغ : « لأحد يركب البحر أو يقيم
على الأرض فيما وراء تسينستان » . ومن المحتمل أيضاً أن الفرس كانوا
يسIRON السفن من الأبلّة (أبولوجوس) إلى الصين قبل الإسلام .

== (لندن ، ١٩٢٣) ، الجزء الثاني ، ص ٣١٦ — ٣٢٣ (المراجع : ص ٣١٦ — ٣٢١) .

* يقول المؤلف فيما بعد (المجلد الأول ، الفصل الأول) إن الاسم « سيريس »
يأتي دائماً الصينيون إذا جاء إليهم برّاً ، فإذا جاء إليهم بحراً (من الهند)
سموا « سيناي » . ويقول طومسون (History of Ancient Geography ،
ص ١٧٤) إن المعتقد أن الاسم « سيريس » مشتق من اسم الحرير في اللغة
الصينية (هو sir أو ser كما في دائرة المعارف الإسلامية ، مادة China ،
النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٣٩ ب) . وانظر في هذا الاسم أيضاً
حزوين : Arabia and the Far East ، ص ١٠٩ — ١١٠ و ١٢١ —
١٢٢ . (المراجع)

وأقل من هذا احتمالاً وإن كان ممكناً أن سفن الصين كانت تأتي إلى الخليج الفارسي . وقد درسنا الأدلة المتعلقة بهذه المسائل في ملحق ذيابنا به هذا الفصل . وأنشأ الفرس كنائس في ميناءى مالى Male على ساحل مالابار وكليانا Calliana بالقرب من بومباي . ويقول الجغرافى العربى ابن رسته إن السفن البحرية الهندية قبل الإسلام كانت تصعد في نهر دجلة حتى المدائن (كتي سيفون Ctesiphon) . ويقول الطبرى إن الأبنية كانت تسمى قبل الإسلام « فرج الهند » — فقد كانت العلاقات البحرية بين هذا الميناء والهند وثيقة إلى حد بعيد . ويقول أيضاً إن حاكمها الفارسي كان يحارب الهند في البحر ، وهذا يدل على وجود قراصنة من الهنود في الخليج الفارسي أو خليج عمان . فإذا انتقلنا إلى مياه جنوب الجزيرة العربية وجدنا للفرس كنائس في سوقطرة . وكان في أدولس سفن فارسية . ولا ريب أنها زارت حمير ، وهذا يلقى بعض الضوء على الحملة التي شنّها الفرس على اليمن والتي سنذكرها فيما بعد ؛ ولكن التأثيرات الدينية في اليمن في ذلك الوقت تعكس صلات بأكسوم والإمبراطورية البيزنطية قبل أى شيء آخر (٤٣) .

* كليانا (عند كوزماس) أو كليانا Calliana (فى بربيلوس) هى كليان Kalyan الآن ، على الشاطئ الشرقى من ميناء بومباي . (المترجم)
(٤٣) كوزماس ، الكتاب الأول ، القسم ١٣٨ (المنقول عنه) ؛ والكتاب =

ومما يبعث على الدهشة أن نجد الأحباش يركبون البحر ، فإننا
لا ننظر إليهم على أنهم من الشعوب المتمرسه بالبحار . ولكن كوزماس
يشير إلى وجود ملاحين من أدولس في موانئ سيلان ، ويؤيد
بروكوبيوس ذلك . وفي أبيات طرفة التي أوردناها في صدر هذا الفصل
وصف السفينة (المترجم : العوَاب « السفن ») بأنها « عدُولية »
أو « عدُولية » ؛ فإن كان يراد بهذا « سفينة من أدولس » (المترجم :
العوَاب « سفن من أدولس ») ، دل على وجود سفن أدولس في

= الثالث . نسمان ١٧٨ و ١٧٩ ؛ والكتاب ١١ . نسمان ٣٣٦ و ٣٣٨ ؛
و Martyrdom of St. Arethas . الفصل ٢٧ وما بعده . في
Patrologia Graeca ، المجلد ١١٥ (باريس ، ١٨٩٠) . وابن رسته .
كتاب الأعلام نفيسة ، ص ٩٤ (المترجم : صحتة ٩٥) . في
Bibliotheca Geographorum Arabicorum ، المجلد السابع (لندن سنة ١٨٧٩)
(المترجم : صحتة ١٨٧٠) وما يليها) ؛ ونجدي . القسم الأول ، الجزء الرابع ،
ص ٢٠٢٣ . ويقول نيوفيلاكثوس سيموكتا Theophylactus Simocatta
في Histories (ط. توبنر Teubner) ، الكتاب الخامس ، الفصل السابع
وثامن . إن يهودا من القرس كانوا يتجرون في « البحر الإريترى »
Erythraean Sea ، أي المحيط الهندي وربما أيضاً البحر الأحمر ، ولكن
لا نكن القول إنهم كانوا أيضاً ملاحين أو أصحاب سفن . وانظر ل. م. دي فيار
U. M. de Villard في بحثه Note sulle influenze asiatiche nell'Africa
orientale . مجلة Rivista degli Studi Orientali ، المجلد ١٧ (رومية
١٩٢٨) ، ص ٣٠٣ — ٣٤٩ . وقد أوردنا في المحق الذي ديانا به فصل
الأول مراجع عن الملاحة الصيفية .

الخليج الفارسي ، فياها هي التي كان يعرفها شاعر الحيرة ويألفها .
ولعل سفن الحبشة هي التي كانت تنقل العاج الذي كانت أكسوم ،
كما يقول كوزماس ، تصدره إلى الهند وفارس وحمير والإمبراطورية
الرومانية (٤٤) .

وكان التجار اليونان في البحر الأحمر يسلكون طريقين . أحدهما
يتقدم من الإسكندرية مصعداً في النيل ، ثم يعبر الصحراء إلى أحد الموانئ ،
ومنه يسلك البحر الأحمر حتى أدولس ، ثم إلى أكسوم ، عاصمة الحبشة ،
في الداخل إذا دعت الضرورة . وكان الطريق الآخر يبدأ من أيلة ،
ويعتمد على طول الشاطئ ، العربي ؛ وكانت السفن ترسو إذا جن الليل
عند أحد المراسي الطبيعية على ذلك الشاطئ خوفاً من مضاحله .
وقد يكون المقصد أحد موانئ حمير ، وكان ثمة أيضاً يونان في سوقطرة ؛
ولكن لا ريب في أن أدولس كانت عندئذ أهم مركز للتبادل التجاري

(٤٤) كوزماس ، الكتاب ١١ ، الأقسام ٣٣٦ — ٣٣٩ ؛ وبروكوبيوس ،
Persian Wars . الكتاب الأول ، فصل ٢٠ ، الأقسام ٩ — ١٣ ؛
ومعاقبة طرفة ، البيت الرابع . وس . فرنكل : Die aramäischen
Fremdwörter im Arabischen ، ص ٢١٦ (المترجم : أصواب ٢١٤) ؛
وفيه فصل عن الملاحة في البحار « Schiffahrt und Seeverkehr » ،
ص ٢٠٩ — ٢٣٢ .

* جمع مضاعف وهو المسكان يقل فيه الماء . (المترجم)

بين الإمبراطورية البيزنطية وبلاد المحيط الهندي^(٤٥) .

فهذا عن الفرس والأحباش واليونان . بل إن أهل بربريا Barbaria .
أى شمال الصومال ، أصبحوا هم أيضا من رجال البحر . فإذا حدث
للعرب ؟ إذا كان كوزماس وغيره لا يذكرهم عن ملاحظتهم شيئا ،
فدس هذا دليلا على أنه لم يكن لهم من الملاحه شيء ؛ ولكنه يدل فى
جلاء على أن سفنهم لم يكن لها شأن ما يحوز فى أعالي البحار . وكان
هذا الاضمحلال جزءا من الاضمحلال الاقتصادى العام الذى أصاب بلاد
العرب الجنوبية فى القرن السادس . ولم يابث أن تبعه خضوع حمير من
الناحية السياسية لدول غير عربية حتى مجئ الإسلام . فى عام ٥٢٤
أو ٥٢٥ سير إلى أصبحا ، ملك أكسوم ، بعد استمدادات دقيقة ، حملة
كبيرة من أدولس عبرت البحر إلى أرض اليمن . وقد لاقى الجنود الأحباش

(٤٥) ملاس ، الكتاب ١٨ ، الأقسام ٢٥٦ — ٢٥٩ ؛ ونونسوس
Nonnosus . قصة و Historici Graeci Minores ، المجلد الأول ،
س ٤٧٤ — ٤٧٥ ؛ وبروكوبيوس ، Persian Wars ، الكتاب الأول ،
فصل ١٩ . الأقسام ١ — ١٦ ، والفصل ٢٠ ، القسم الرابع ؛ وكوزماس ،
الكتاب الأول ، القسم ١٢٩ ، والكتاب الثانى ، القسم ١٤٠ . والكتاب
ثالث ، القسم ١٧٨ و ١٧٩ . ويذكر أنطونيوس مارتير Antoninus Martyr :
De locis sanctis (حوالى ٥٧٠ م) ، فى Itinera Hierosolymitana ،
طوبلر Tobler و مولينير Molinier ، المجلد الأول ، س ١١٣ و ١١٥ ، أن
« أبيلا » Abila (أبلة ؟) والقلم كانتا نهاية مقام السفن القادمة من « الهند » .

مقاومة عند نزولهم إلى الشاطئ ، ولكن لم يكن لدى نواس ، طاغية حمير ، أسطول يحارب به العدو في البحر . وقد أقام الأحباش سلطاناً في حمير ؛ وكانوا يستطيعون تبرير ذلك مفتخرين بأصلهم العربي ورسالة المسيحية التي يحملون لواءها^(٤٦) .

وبعد ذلك بسنوات قلائل (عام ٥٣١) ، بعث الإمبراطور المسيحي جستنيان Justinian ، كما يقول بروكوبيوس ، بوفد إلى أكسوم ، وهذا دليل على التنافس الاقتصادي في ذلك العصر . وقد طلب جستنيان

(٤٦) Martyrdom of St. Arethas ، الفصل ٢٧ وما بعده ؛ وبروكوبيوس ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ، القسم الأول والثاني . وملاسل ، الكتاب ١٨ ، الأقسام ٤٣٣ — ٤٤٤ ؛ والضري ، القسم الأول ، الجزء الثاني ، ص ٩٢٦ و ٩٢٩ ؛ وكوزماس ، الكتاب الثاني ، القسم ١٤٠ و ١٤١ . ويوري : Later Roman Empire ، الجزء الثاني ، ص ٣٢٢ وما بعدها . ويرى بيوري (المترجم : ص ٣٢٣ ، هامش ٤ ، متابعاً جويدي Guidi) أن الذين استهدفتهم الغزوة الحبشية أخرى قبل ذلك بسنوات قلائل ، ولكن ليس ثمة أدلة على ذلك حقاً . ويقول الضري إن ملك الحبشة لم يكن لديه سفن لنقل جنوده عبر البحر ، فأرسل إليه الإمبراطور الروماني بعضاً منها ؛ ولكننا نعلم من الكتاب اليوناني أنه كان لدى الأحباش سفن تجارية . وقد ضاعت لسوء الحظ الفصول المتعلقة بهذا الموضوع من كتاب الحيريين Book of the Himyarites السرياني ، الذي نشره أ. مويرج A. Moberg (Lund ، ١٩٢٤) ، ولكن بيننا الناشر (المترجم : ص XXVI وما بعدها) أن هذا الكتاب كان المصدر الأساسي الذي استقى منه كتاب Martyrdom of St. Arethas

من الأحباش « أن يشتروا الحرير من الهنود سكان الهند وبييموه
للرومان ؛ فيكسبوا بذلك ربحاً طائلاً ، يأتون به في الواقع للرومان ، إذ
إن يضطروا [أى الرومان] بعد ذلك إلى إرسال مالههم إلى أعدائهم
الفرس » . فوافق الأحباش ، ولكنهم عجزوا عن الوفاء ، بوعدهم .
« فقد كان من المستحيل على الإثيوبيين أن يشتروا الحرير من الهنود ،
لأن التجار الفرس ، الذين كانوا أقرب بلادهم يقيمون في الموانئ ،
موانئ سيلان التى تأتى إليها سفن الهنود أول ما تأتى ، اعتادوا
دائماً شراء الشحنات بأسرها » . ولكن ليس جوار الفرس لسيلان
سبباً مقنعاً ؛ وأمل الحقيقة هى أن التجار الفرس كانوا عملاء ، لأهل سيلان
منذ عهد طويل ، فلم يشأ هؤلاء الإساءة إليهم بالتعامل مع منافسيهم .
ولكن هذه المشكلة التى كانت تواجه الإمبراطورية البيزنطية حلت
بعد ذلك بعشرين سنة ، حين عرفت دودة القز التى أتت بها سرّاً من
الصين إلى الغرب بطريق البر (٤٧) .

* أى الهنود الحقيقيين ، فإن اسم الهنود — كما قال المؤلف في ص ٩٣ — كان
منقوشاً في القرن الثالث والقرن الثامن على الأحباش والخميس ، (المراجع)

(٤٧) بروكوبيوس ، Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ،
الأقسام ٩ — ١٣ (المنقول عنها) (يورد المؤلف هنا بيانات عن هذا الكتاب
سبق ذكرها) ؛ وملاسل ، الكتاب ١٨ ، الأقسام ٤٥٦ — ٤٥٩ ؛

ولم يستطع ملوك أكسوم فرض سيطرة قوية على ممتلكاتهم في بلاد العرب . فقد ثار الحاكم أبرهة وجنوده (حوالى عام ٥٤٠) ، ولم تفاج حملتان في إخضاعهم . وفي آخر الأمر اعترفت مملكة أكسوم بسلطة الحاكم على أن يؤدي جزية . وقد دامت هذه الإمارة المتواضعة نحو ثلاثين سنة ، إلى أن انتزعها الفرس من الأحباش (حوالى ٥٧٠) . وكان الإمبراطور الساساني كسرى أنوشروان يستجيب في ذلك لنداء من الحميريين (المترجم : على لسان سيف بن ذى يزن في رواية الطبري) . وتقول أكثر الروايات تفصيلاً إنه أرسل ثمانى سفن تقل ٨٠٠ رجل أطلق سراحهم من السجون ، وعاليهم رجل يدعى وَهْرَزْ ؛ ففرقت سفينتان في البحر ، ولكن نزل الرجال الستمائة الباقيون إلى البر وخلصوا الحاكم الحبشى . وقد تيسر هذا الفتح بمساعدة قوات محلية (المترجم : أعدها سيف بن ذى يزن) . وأنصّب أحد الحميريين (سيف بن ذى يزن) في أول الأمر أميراً تابعاً ، ولكنه لم يستطع الدفاع عن ساططانه ضد الأحباش ؛ فتولى حكام من الفرس زمام البلاد بمد تعزيز الحامية الفارسية

= وانظر تنوسوس في Hist. Gr. Min. ، المجلد الأول ، ص ٤٧٤ — ٤٧٥ : بعثه تنوسوس المتأخرة (المترجم : أرسله جستنيان إلى الحبشة واليمن ومعد) . وبخيف ملالاس أنه منب إلى الأحباش أن يأتوا بسلم عبر أراضى حمير التي كانوا يحكمونها . وهذا يشير إلى أنه كان لحمير نصيب ما في التجارة الهندية . وانظر عن ديدان ألفر بروكويوس ، Gothic Wars ، الكتاب الرابع ، الفصل ١٧ .

إلى أن جاء الفتح الإسلامي^(٤٨)

وهكذا قدّر أن يكون الخيريون ضئيل الشأن في الجزيرة العربية على عهد الرسول الكريم . فإن التاريخ في تطوره الغامض كان قد نقل مركز الحيوية إلى العرب الشماليين ، ومما كفي الحيرة وغسان ، ووسط الجزيرة الذي لم يكن قد تكشف عن فواه بعد . ولم يكن هؤلاء الأفوام رجال بحر ، وإنما قدرت لهم ظروفهم الجغرافية أن ترتبط حياتهم بتجارة القوافل القادمة من الجنوب إلى الشمال حاملة ثروات إفريقية وآسيا إلى الإمبراطوريتين اللتين كانتا تفرضان سلطانهما على الشرقيين الأدنى والأوسط في ذلك الوقت . والحق أن القرآن يعكس شعورا بالبحر ينبض بالحياة ، ويمثل لنعم الله بإشارات عدة إلى منافع البحر وأخطاره . والحق أيضا أن قبيلة قريش في مكة كانت على صلة وثيقة بالحبشة عبر البحر الأحمر ، بدليل هجرة نفر من أوائل المسلمين إلى تلك البلاد (حوالى ٦١٥) . ولكن يبدو أن قريشا لم تكن لها سفن خاصة بها ، فقد عجزت عن مطاردة المهاجرين الهاربين في البحر . وكانت تقنع بالانتظار

(٤٨) بروكوبيوس ، Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ،
الأقسام ٣ — ٨ ؛ والطبري ، قسم الأول ، الجزء الثاني ، ص ٨٩٨ و ٩٤٨
و ٩٥٧ — ٩٥٨ الخ . وت . نولدكه T. Nöldeke :
Geschichte der Perser und Araber zur Zeit der Sasaniden
(لندن ، ١٨٧٩) ، هوامش ص ١٦٦ و ٢٢٣ و ٢٢٤ و ٢٢٦ — ٢٢٧ .

حتى تتحطم سفينة أجنبية على شاطئها ، فقد استعمل في سقف الكعبة خشب استخلص من حطام سفينة يونانية . وكلما يتضمن الشعر الجاهلي الذي كان ينشده عرب الصحراء أكثر من إشارة عابرة إلى البحر^(٤٩) . وعلى الساحل الشرقي ، كان للبحرين وعمان ملاحظتهما ، فإننا نجد

(٤٩) القرآن الكريم ٦ : ٩٧ (وهو الذي جعل اسم النجوم تهتمدوا بها في ظلمات البر والبحر) — ومعنى هذا أن الملاحه على هدى النجوم كانت مألوفة ؛ ١٠ : ٢٢ — ٢٣ [لا ٢٣ — ٢٤ كما يقول المؤلف] (أخطار البحر) ؛ ١٦ : ١٤ (منافع البحر) ؛ ١١ : ٤٠ — ٤١ و ٥٤ : ١٢ (سفينة نوح) ؛ ٢٥ : ٥٣ [لا ٥٥ كما يقول المؤلف] و ٣٥ : ١٢ [لا ١٣ كما يقول المؤلف] (البحرين ، عذب فرات وماح أجاج) . والفهرى ، القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ١١٣٥ و ١١٨١ — ١١٨٢ و ١٦٤٠ — ١٦٤١ و ١٦٤٥ و ١٦٨٥ — ١٦٨٦ ؛ والبلاذرى ، فتوح البلدان ، ط م . ي . دى جويه (لندن ، ١٨٦٦) ، ص ٧٧ — ٧٨ . كذلك و . بارتولد W. Barthold في بحثه Zeitschrift der deutschen morgen - مجلة ، Der Koran und das Meer ländischen Gesellschaft ، السلسلة الجديدة ، المجلد الثامن (١٩٢٩) ، ص ٣٧ — ٤٣ . وكانت الشعبية والأجرام في الحجاز من « موائى » ، إذا أمكن تسميتهما كذلك ؛ وتذكر جدة أيضاً (الفهرى ، القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ١٦٤٥) ، ولكن يحتمل أن ذلك نتيجة خطأ في حساب الزمن . وكان في مكة جالية حبشية ، تضم جنوداً صرغفة والعبد بلالا ، أول مؤذن في الإسلام ؛ وانظر عن ألفاظ الملاحة الدخيلة في العربية من الحبشية فرنكل Aramäische Fremdwörter ، ص ٢١٠ — ٢١٥ ؛ (المترجم : الصواب أن فرنكل يتحدث في ص ٢١٢ — ٢١٦ عن الألفاظ البحرية المشتركة بين العربية والحبشية .) وربما كان أصحاب الفن في الشعبية من الأحباش ، انظر بارتولد .

العرب يشنون منهما غارات عقب ظهور الإسلام . ولكن كان في موائلهما عنصر فارسي قوي ، وكائنا قد أصبحنا نأبعتين قليلا أو كثيرا للإمبراطورية الساسانية : وكان كثير من عرب أزد في عمان قد اعتنقوا المزدئية . وربما كان المشتغلون بالملاحة في الألبنة مزيجاً من الفرس والعرب ؛ فقد كانت من مدن الإمبراطورية الفارسية الواقعة على الحدود العربية (٥٠) .

وإن ضعف عرب الشمال في الملاحة لمساعد على تفسير الاتجاه الذي اتخذته الفتوحات الإسلامية الأولى . فقد كان من المحتمل أن يتجه التوسع إلى السودان والصومال . ولعل الرسول الكريم قد كتب إلى نجاشي الحبشة يطالب إليه الدخول في الإسلام ؛ ولكن لم تكن لديه الأداة البحرية التي تمكنه من فرض طابعه . وكانت ثمة طبعاً أسباب

(٥٠) البلاذري ، ص ٧٨ و ٣١ : ٣٢ ؛ والبكري ، القسم الأول ، الجزء الرابع ، ص ٢٠٢٣ ، والجزء الخامس ، ص ٢٥٤٦ — ٢٥٤٨ . ويتناول كتابتي La Caetani في Annali dell' Islam (ميلانو ، ١٩٠٥ — ١٩٢٦) ، المجلد الثالث ، ١٦ هـ ، القسم ٣٢٨ ، مسألة جنسية الملاحين في الخليج الفارسي . وس . س . ندوي Nadvi في بحثه Arab navigation ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ١٥ (أكتوبر ١٩٤١) و ١٦ (يناير وأبريل وأكتوبر ١٩٤٢) .
* في هذا إشارة إلى إنكار بعض المدعمرقن كتب الرسول إلى الملوك والأمراء خارج جزيرة العرب . (المراجع)

أخرى جمعت المساهمين يتجهون إلى الشمال . فقد كان فتح الإمبراطوريتين
البيزنطية والساسانية أجدى إلى حد بالغ ومن كل وجه من فتح مملكة
أكسوم الفقيرة ، ولا سيما بعد أن أضعف بعضهما بعضاً أيما إضعاف
نتيجة غزو الفرس لسوريا ومصر ، وكان محفوقاً بالكوارث ، ثم نتيجة
لدفع هذا الغزو (٦١٠ — ٦٢٨) .

ملحق بالفصل الأول

الملاحة المباشرة بين الخليج الفارسي والصين قبل الإسلام

ميل كثيراً إنه كانت ثمة تجارة بحرية مباشرة بين الإمبراطورية الساسانية والصين . ولكن الأدلة قليلة ، ومن الضروري أن نلاحظ في عناية ودقة دلالة كل نص . وسأعالج النصوص التي تتعلق بهذا الموضوع واحداً بعد الآخر .

(أولاً) رحلة صيني ، إي — تشنج I-ching ، الجزء الثاني ، الورقة ٥٠ ا ، الترجمة الإنجليزية بقلم ج . تاكاكوسو J. Takakusu : A Record of the Buddhist Religion (أ كسفورد ، ١٨٩٦) ، XXVIII : « في بداية الحريف ٦٧١ م جئت إلى مدينة كوانج — تونج Kwang-tung ، حيث حدثت ميعاداً لاقابلة صاحب سفينة « بو — سي » Po-ssé لركوبها إلى الجنوب ... وأخيراً ركبت البحر من ساحل كوانج — تشو Kwang-chou كانتون ... » . وقد حماته السفينة بعد ذلك إلى سومطرة .

فإذا كانت «بؤ - س» هنا معناها «فارسية» (انظر الفصل الثاني ، ص ١٩١ ، والمهام ٥٧) ، دل هذا على وجود ملاحاة فارسية إلى العين بعد قضاء المسلمين على الساسانيين بأقل من ربع قرن . ولكن لا يبدو من المحتمل أن الفرس بدأوا أولاً هذه الرحلات الجريئة بعد هزيمة العرب لهم مباشرة ، وأدنى من ذلك كثيراً إلى التصديق أن هذه الرحلات ترجع إلى عصر الساسانيين .

(ثانياً) يؤيد هذه النتيجة ما يقوله البلاذرى ، فتوح البلدان ، ص ٣٤١ ، والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٣٨٣ (وهما على ما يظهر يتبعان رواية واحدة) من أن الأبتاة كانت زمن الفتح الإسلامى مرقاً السفن من العين والهند وعمان والبحرين . وعبارة « السفن من الصين » فى الطبرى لا تشير ضرورة إلى السفن الصينية . بل إن عبارة « سفن صينية » عند ما يستعملها الجغرافيون والمؤرخون العرب تعنى قطعاً فى بعض الأحيان السفن الإسلامية التى تزور العين — مثال ذلك « مركب صينى » ربانه فارسى ، فى كتاب بزرگ بن شهريار ، ص ٨٥ (وقد نقلنا عبارته فى صدر ملحق الفصل الثالث) . (وانظر فيما بعد الفصل الثانى ، ص ٢٠٠) .

* عبارة بزرگ أن عبهرة الكرمانى « صار أحد بانانية (أى ملاحى) مركب يختلج إلى الهند ، ثم تحول إلى مركب صينى ، ثم صار بعد ذلك رباناً . ولا يفهم =

ما توافر لدينا من أدلة حتى الآن يسمح لنا بأن نرى أن سفن الفرس
 كانت فيما يحتمل تتاجر مع الصين قبل الإسلام . أما أن السفن الصينية
 كانت تصل إلى الخليج الفارسي في هذه الفترة ، فهذه مسألة أخرى .
 وقد استند بعض الباحثين في التدليل على مثل هذه الرحلات إلى
 مواضع ثلاثة عدا ما يقوله الطبري ، ومنهم مثلاً ج . ت . رينو
Relation des voyages faits par les Arabes etc. : J. T. Reinaud
 (باريس ، ١٨٤٥) ، ص XXXV : و ه . بول *Marco Polo : H. B. Polo*
 (لندن ، ١٩٠٣) ، ص ٨٣ : ول . كيتاني *Annali dell' Islam*
 (ميلانو ، ١٩٠٥ — ١٩٢٦) ، المجلد الثاني ، الجزء ٢٤ ، الثاني ، ١٢ هـ ،
 القسم sect. ١٣٣ ، الهامش الأول ، والمجلد الثالث ، ١٦ هـ ، القسم
 ٣٢٨ : و ا . هـ وورمنجتون *The Commerce : between the*
Roman Empire and India (كمبردج ، ١٩٢٨) ، ص ١٣٨ ،
 و ص ٣٥٨ ، الهامش ١٤٦ . ولكنني سأحاول التدليل على أن أيًا من
 هذه المواضع الثلاثة ليس برهانا صالحا على أن سفن الصين كانت تقوم
 برحلات إلى الخليج الفارسي .

== من هذا أنه صار ربانا هذا المركب الصيني خاصة ، ووافنا في هذا المبرج
 الفارسي الكتاب بزرك بن شهريار . انظر تعليقنا على هذا الموضع في صدر ملحق
 الفصل الثالث . (المترجم)

(ثالثاً) المسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢١٦ :
كان نهر الفرات فيما مضى « ٠٠٠ » (ف) يصب في البحر الحبشى [جنوب
الحيرة] . وكان البحر يومئذ في الموضع المعروف بالنجف في هذا
الوقت : وكان يقدم هنالك سفن العين والهند ترد إلى ملوك الحيرة .
ولكن لا يمكن أخذ هذا القول مأخذ الجد ، فالبحر لم يصل قط إلى أى
مكان بالقرب من النجف في المعصور التاريخية . ومما يؤكد الطابع
الأسطورى لهذا القول الفقرة الماثلة الواردة في الجزء الأول ، ص ٢١٩ ،
حيث يذكر المسعودى أن هذا القول مأخوذ عن حديث لخالد بن الوليد
(حوالى ٦٣٠) مع شيخ بلغ من العمر ٣٥٠ عاماً !

(رابعاً) أميانوس ماركلينوس . الكتاب ١٤ ، الفصل الثالث ،
القسم الثالث : كانت باتنى Batne ، بالقرب من زيوجما Zeugma على
الفرات الأعلى ، في القرن الرابع مسرحاً لسوق تعقد في سبتمبر من كل
عام ، ويأتى إليها حشد كبير « الاتجار فيما يبعث به الهنود والسيريس ،
وفي سلع أخرى بالغة الكثرة يؤتى بها إلى هناك بالبر والبحر » .
ويستمتع وورمنجتون (الموضع المذكور) من ذلك أن الهنود والصينيين
كانوا يصعدون في الخليج الفارسى لحضور هذه السوق . ولكن ليس
لهذه النتيجة ما يبررها . وكانت باتنى صالحة بطبيعتها لإقامة الأسواق فيها ،
* تسمية الرواية عبد المسيح بن عمرو بن قيس بن حيان بن بَقِيلَة الفسائى . (المرجع)

لأنها كانت تقع عند ملتقى طريقين تجاريين هامين أو بالقرب منه : طريق من الخليج الفارسي يمتد شمالا خلال أرض الجزيرة مع الاستمالة بالبراق والابل : والطريق الآخر هو طريق القوافل الممتد عبر آسيا الوسطى وپارثيا (انظر إيزيدور الخاراكي : Parthian Stations ، ص ١) .
وهنا نسأل : بأي الطريق كان الصينيون يرسلون سلعهم ؟ والجواب على هذا نجده في الاسم « سيريس » ، فهو يعنى دائما الصينيين إذا جئنا إليهم برا ، على عكس الاسم « سيناي » . ومهما يكن من شيء ، فإن أميانوس لا يقول إن الصينيين كانوا يبحثون ، بل يقول فقط إنهم كانوا يرسلون سلعهم .

(ويشير وورمنجتون أيضا إلى بروكوبيوس : Wars ، الكتاب الثانى ، الفصل ١٢ ، القسم ٣١ ، ولكن لا يذكر هذا النص أى سوق ، وإنما يعف باتنى بأنها « معقل صغير لا أهمية له ، يبعد عن الرها مسيرة يوم واحد » .)

(خامسا) سونج سو ، الفصل ٩٧ (وهو يشمل الفترة من ٤٢٠ إلى ٤٧٨ م) يدل قطعاً على أن سفن الصين كانت تصل غربا حتى الهند ، ولكننى لا أرى أننا نستطيع أن نستخلص منه شيئا أكثر

* جمع برّغ مربع barge ، وهو نقالة المائبة : سفينة كبيرة مصنوعة من الخشب لنقل البضائع (قاموس النهضة لإسماعيل مطهر) . (المترجم)

من ذلك . ولما كانت الفقرة غير واضحة تمام الوضوح ، فإننى أنقلها هنا تاركا الحكم للقارئ : « أمّا تا — تسن [سوريا] وتين — تشو Tien-chu [الهند] بعيداً فى المحيط الغربى ، فإننا نقول عنهما إن رُسُل أسرتى هان خبروا المصاعب الخاصة التى ينطوى عليها هذا الطريق ، ولكن على الرغم من ذلك سارت التجارة فى طريقها ، وأرسلت السلع إلى القبائل الأجنبية ، تدفعها قوة الرياح بعيداً عبر أمواج البحر ... ومن هناك تأتى نفائس الأرض والماء جميعاً ، وكذلك الجواهر المصنوعة من قرون الكركدن والعقيق الأصفر ولآلى الثعبان وقاش الأزبِتوس ... ؛ فضلاً عن مذهب تجريد العقل تعبداً لرب الكون [بوذا] — كل هذا جعل الملاحة والتجارة تمتد إلى تلك الأرجاء » . ترجمة ف . هرت : China and the Roman Orient (ليبزج ، ١٨٨٥) ، ص ٤٦ .

فمن هذا كله أستنتج أنه ليس ثمة ما يثبت أن السفن الصينية كانت تقوم برحلات مباشرة إلى أرض الجزيرة قبل الإسلام . بل إننى أعتقد أن هذه الرحلات لم تتحقق طوال عدة قرون بعد ظهور الإسلام (انظر الفصل الثانى ، ص ٢٢١) . وتؤيد المصادر الصينية

* معرب asbestos ، وهو الحرير الصخرى « الأُمَيَّنَت » (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

المعاصرة بهذا الموضوع هذه النتيجة؛ فان ف. هرت وو. روكهيل :
Chan Ju-Kua : W. Rockhill (سانت بطرسبرج ، ١٩١١) ،
المقدمة ، ص ١٨ ، يقولان ان كويلون Qullon في الجنوب الغربي من
الهند — وكانت ينسكات^١ كانتون تأتي إليها في القرن الثاني عشر —
كانت أبعد نقطة بافتها السفن الصينية غربا حتى عهد أسرة منج Ming .

- * هي كُولَمْ مَدِي عند الجغرافيين العرب ، كما سيأتي . انظر حزين :
Arabia and the Far East ، ص ١٤٣ وهامش ٣ فيها . (المراجع)
** جمع يَنْكُكْ معرب junk : سفينة صينية (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) .
(المراجع)

ملعون بفلم المترجم عن

أوفير (*)

هذه مشكلة شغلت الجغرافيين والمؤرخين منذ أكثر من ألفي سنة ، وما زالت دون حل قاطع . فالتوراة تحدثنا أن سليمان الحكيم ، ملك يهوذا (حوالي ٩٧٤ - ٩٣٢ ق . م) ، يماونه حليفه الفينيقي حيرام ، ملك صور (٩٧٠ - ٩٣٦ ق . م) ، كان يبعث بسفنه إلى « أوفير » هذه لجلب الذهب ، وبضع سلع أخرى تتطلبها أبهة ملكه العتيد . فأتين كانت « أوفير » ؟ هنا اختلف العلماء وانقسمت الآراء .

(*) نورد في آخر البحث قائمة بأسماء المراجع ، ولهذا نكتفي في أثناءه بذكر أسماء المؤلفين وبمدها أرقام الصفحات من بحوثهم التي نضمها القائمة ؛ فإذا تعددت بحوث المؤلف الواحد أوردنا بعد اسمه رقم ١ أو ٢ مثلا إشارة إلى أن البحث المشار إليه هو الأول أو الثاني من بحوثه الواردة في القائمة . وقد أثبتنا في هذه القائمة المراجع التي اطلعنا عليها فعلا . أما البحوث التي أطلعنا بها من طريق غيرها بعد أن أعيانا البحث عنها في مصر والسودان ، فلم نوردنا في القائمة وإن أشرنا إليها خلال البحث .

وقد جمعنا هوامش البحث سلسلة الأرقام ، حتى ننيسر الإشارة إليها عند الضرورة . وأثبتناها أيضا في آخر البحث قبل قائمة المراجع .

ويحسن بنا قبل أن نفعل الآراء المختلفة أن نورد جميع الآيات التي ورد فيها ذكر « أوفير » مراحة أو ضمنا ، آخذين في ذلك بنص الترجمة العربية المتداولة في الكتاب المقدس .

فقد وردت « أوفير » اثنا للابن الحادى عشر من أبناء يقطان (قحطان) الثلاثة عشر ، وذلك في سفر التكوين (١٠ : ٢٩ : ٢٨ : ... وسبأ وأوفير وحويلة ونبوباب . جميع هؤلاء بنو يقطان) وسفر أخبار الأيام الأول ١ : ٢٣ (نفس الألفاظ) . والأصحاح العاشر من سفر التكوين هو جدول أنساب لأبناء سام ، وحام ، ويافت ، أو بمبارة أدق للأمم التي كانت معروفة لليهود زمن وضع هذا الأصحاح من أسبانيا إلى فارس ، ومن آسيا الصغرى إلى جنوب الجزيرة العربية والحبشة ؛ والعلماء مجتمعون على أنه ليس مبنياً على أساس الأجناس المختلفة ، ولكن على أساس الأوضاع الجغرافية . والأصحاح الأول من سفر أخبار الأيام الأول هو أيضا جدول أنساب ، ولكنه متأخر عن الجدول الأول .

ووردت « أوفير » أيضا اسما للبلد الذي كانت تقصد إليه سفن سليمان . وذلك في المواضع الآتية :

سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ : (٢٦ : وعمل الملك سليمان سفناً^(١)

في « عَصِيُون جَابَر » التي بجانب « أَيْلَة » على شاطئ بحر « سوف » [البحر الأحمر] في أرض « أدوم » . ٢٧ : فأرسل حيرام في السفن^(١)

عبيده النواتى العارفين بالبحر مع عبيد سليمان .) فأتوا إلى « أوفير »
وأخذوا من هناك ذهباً أربعمئة وزنة وعشرين وزنة وأتوا بها إلى
الملك سليمان .

نفس السفر ١٠ : ١١ : وكذا سفن^(١) حيرام التى حملت ذهباً من
« أوفير » أتت من « أوفير » بخشب الصندل^(٢) كثيراً جداً وبحجارة
كريمة .

نفس السفر ١٠ : ٢٢ : لأنه كان للملك [سليمان] فى البحر سفن^(١)
ترشيش مع سفن^(١) حيرام . فكانت سفن^(١) ترشيش تأتى مرة فى
كل ثلاث سنوات حاملة^(٢) ذهباً ، وفضة ، وعاجاً ، وقروداً ، وطواويس .
(المفهوم كما يقول جلازر (١ ، ص ٣٥٧ — ٣٥٨) ومهل (٣ ،
ص ٥٥٣ — ٥٥٤) أن السفن كانت تحمل هذه السلع من « أوفير »
أو من موانئ على طول الطريق إليها ، ولهذا أوردنا هذه الآية مع
الآيات التى تذكر « أوفير » صراحة . والمراد بسفن ترشيش ، على
أرجح الآراء ، السفن الكبيرة .)

نفس السفر ٢٢ : ٤٩ : (٤٨ فى الترجمة العربية) : وعمل يهوشافاط
[ملك يهوذا ، حوالى ٨٧٣ — ٨٤٩] سفن^(١) ترشيش لى تذهب
إلى « أوفير » لأجل الذهب ، فلم تذهب لأن السفن^(١) تكسرت فى
« عصيون جابر » .

سفر أخبار الأيام الثاني ٨ : ١٨ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٩ : ٢٨) : (١٧ : حينئذ ذهب سليمان إلى «عصيون جابر» وإلى «أينة» على شاطئ البحر في أرض «أدوم» .) وأرسل له حورام [حيرام] بيد عبيده سفناً^(٤) وعبيدا يمرقون البحر فأتوا مع عبيد سليمان إلى «أوفير» وأخذوا من هناك أربعمئة وخمسين وزنة ذهب إلى الملك الأول ٤٢٠ وزنة وأتوا بها إلى الملك سليمان .

نفس السفر ٩ : ١٠ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ١١) : وكذا عبيد حورام [حيرام] وعبيد سليمان الذين جلبوا ذهباً من «أوفير» أتوا بخشب الصندل^(٥) وحجارة كريمة .

نفس السفر ٩ : ٢١ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ٢٢) : لأن سفن^(٤) الملك كانت تسير إلى ترشيش [تحريف عن «سفن ترشيش» في سفر الملوك] مع عبيد حورام [حيرام] وكانت سفن^(٤) ترشيش تأتي مرة في كل ثلاث سنين حاملة ذهباً ، وفضة ، وعاجاً ، وقروداً ، وطواويس .

نفس السفر ٢٠ : ٣٦ — ٣٧ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٢٢ : ٢٩) : فأتى [يهوذا] معه [مع أخزيا ملك إسرائيل] في عمل سفن^(٤) تسير إلى ترشيش [تحريف عن «سفن ترشيش» في سفر الملوك] فحلت «ترشيش» محل «أوفير» [فعملاً السفن^(٤)]

في « عميون جابر » . (٣٧) ... فتكثرت السفن^(٤) ولم تستطع السير إلى ترشيش .

ووردت عبارة « ذهب أوفير » على سبيل ضرب الأمثال في سفر إشعيا ١٣ : ١٢ وسفر أيوب ٢٨ : ١٦ وسفر المزامير ٤٥ : ١٠ (٩ في الترجمة العربية) وسفر أخبار الأيام الأول ٢٩ : ٤ .

ووردت كلمة أوفير بمعنى « الذهب الأوفيري » في أيوب ٢٢ : ٢٤ . فالخلاصة أن « أوفير » وردت اسما لأحد أبناء يقطان ، وعلمنا على مكان اشتهر بالذهب الجيد ، فـضُرب المثل « بذهب أوفير » في الشعر والأسفار الثرية المتأخرة ، بل أصبحت أوفير وحدها كناية عن « الذهب الأوفيري »^(٥) . وقد لاحظنا أيضا أن الملوك الأول ٩ : ٢٨ = أخبار الأيام الثاني ٨ : ١٨ وأن الملوك الأول ١٠ : ١١ ، ٢٢ = أخبار الأيام الثاني ٩ : ١٠ ، ٢١ وأن الملوك الأول ٢٢ : ٤٩ = أخبار الأيام الثاني ٢٠ : ٢٦ — ٣٧ .

وقد وردت « أوفير » في الترجمة السبعينية Septuaginta^(٦) في ثمان صور ، اثنتان منها مقاربتان للصفة العبرية ، والست الباقية في صدرها سين زائدة (= سوفير)^(٧) . والترجمة اللاتينية للكتاب المقدس أو الفلجاتا Vulgate^(٨) تورد الكلمة عادة على نمط العبرية (أي Ophir) ، ولكن يلاحظ أنها ترجمت « أوفير » في أيوب ٢٨ : ١٦ بالهند ، وهذا قد يدل

على أن الفكرة السائدة في عصر الترجمة هي أن « أوفير » في الهند .
والترجمة السريانية تتابع الأصل العبري في كتابة أوفير .

وهنا ننتقل إلى الكلام عن الآراء المختلفة حول مكان « أوفير » .
فهذه الآراء يمكن تقسيمها ثلاثة أقسام أساسية ، إذ منها ما يجعل « أوفير »
في الهند ، ومنها ما يجعلها في إفريقيا ، ومنها ما يجعلها في بلاد العرب .

١ - النظرية الهندية :

فلما إن الترجمة اللاتينية للكتاب المقدس ترجمت « أوفير » بالهند .
ونضيف إلى هذا أن يوسيفوس فلافيوس Josephus Flavius ، المؤرخ
اليهودي (حوالي ٣٧ - حوالي ٩٥ م) ، قال من قبل في كتابه عن
تاريخ اليهود ^(١٠) (الكتاب الثامن ، الفصل السادس ، الفقرة الرابعة)
إن الأرض التي تسمى من قبل (في زمن الترجمة السبعينية) « سوفيرا »
Sophera ، وتسمى الآن « خروسي » Chryse « الذهبية » ^(١١) ،
تنتمي إلى الهند .

وفي العصور الحديثة نادى بهذه النظرية كريستيان لاسن Christian Lassen ،
فقد قال في كتابه Indische Alterthumskunde (ج ١
(١٨٤٧) ، ص ٥٣٨ - ٥٣٩) إن « أوفير » هي أريا Aeria التي
يذكرها بطليموس الجغرافي ^(١٢) ، وأبهييرا Abhira التي يذكرها

الجغرافيون السنسكريتيون ، على الساحل الغربي للهند بالقرب من مصب السند . وهو يستشهد بأن الأسماء العبرية لبعض السلع التي كانت تأتي من « أوفير » دخيلة في العبرية من بعض لغات الهند . فاسم القروذ في العبرية (قوفيم) مأخوذ من كَپ Kapi في السنسكريتية . والجزء الثاني من « شِنْهَبِيم » « العاج » (= شن « سن » + *هَبِيم « الفيل ») مأخوذ عن « إِبْهَا Ibha » في السنسكريتية . و « تَكَّيْم » « الطواويس » من سِيخِي sikhi في السنسكريتية وتوَجِي togel في اللغة التَمِيَاة Tamli^(١٣) . واسم خشب الصندل في العبرية (أَلْمُجَّيْم) مأخوذ من فَلَجُو valgu في السنسكريتية وفَلْجُم valguni في التَمِيَاة . وأشار لاسن أيضا تأييداً لرأيه إلى مدينة سوفير Sophir القديمة في الهند^(١٤) ، وهي قريبة من بعض أسماء أوفير في الترجمة السبعينية .

وقد نادى بالنظرية الهندية أيضا رينان Renan (١١٩ و ١٢١-١٢٢) متابعاً لاسن ، وأخذ بها مع بعض التشكك في تاريخ كبردج للهند The Cambridge History of India (ج ١ ، ص ٢١٢) . وفي الأعوام الأخيرة وجدت هذه النظرية نصيراً متحمساً في شخص هورنل Hornell (١ ، ص ٢٤٤ ، ص ٧٢-٧٣) . فهو يرى أن « أوفير » لم تكن إلا سوقاً عظيمة على الساحل الغربي للهند ،

كان التجار يجلبون إليها الذهب من مناجم حيدرabad ، والتوابل^(١٥) والأخشاب من مالابار ، والجواهر والآلئ من سيلان ، اسد حاجة الملك سليمان . وهو يرى أيضا أن إعداد سليمان أسطولاً للاتصال المباشر مع الهند كان يرمى إلى القضاء على وساطة التجار الجشعين في سبأ ، التي كانت تتجمع في موانئها سفن مصر ، والهند ، وسيلان ، وجاوة ، ومدغشقر لتبادل السلع . وهو يستبعد وجود « أوفير » على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية أو ساحل الصومال لأن التوابل^(١٥) والأحجار الكريمة والذهب ليست في زعمه متوافرة فيهما ، بينما كان الذهب مثلاً مصدر ثروة طائلة للهند قروناً عدة ، ففي كولار Kolar بمقاطعة ميزور Mysore [في الجنوب الغربي من الهند] مناجم ذهب تستغل الآن ، كما كشفت خلال القرن الحالى في رايشور Raichur بمقاطعة حيدرabad عدة مناجم فسيحة مهجورة . وهو يزعم أن ذهب « أوفير » كان يجاب من هذه المناجم المهجورة ؛ ولكن معنى هذا أنها تبلغ من العمر نحو ثلاثة آلاف عام ، فهل هي قديمة إلى هذا الحد ؟ هذه مسألة لم يعرض لها هورنل بالتفصيل . ويستند هورنل في رأيه أيضاً إلى ما تذكره بعض آيات التوراة من أن رحلة « أوفير » كانت تستغرق ثلاث سنين ذهاباً وإياباً ، وهي مدة أطول في رأيه مما يجب لو كانت الرحلة إلى جنوب الجزيرة العربية أو الصومال

هذا ما يقوله أنصار النظرية الهندية^(١٦). ولكن نجد لها معارضين .
فشبرنجر Springer (١ ، ص ٥٨ و ٥٩ و ١٠٥) يرى أنها قاعة على
أدلة لغوية بالغة الضعف ، ويتساءل : كيف كان يستطيع حيرام ، حتى
مع الاستعانة بحكمة ساميان ، التغلب على العقبات التي كان يقيمهها العرب
الجنوبيون منعاً للغرب من الاتصال بالهند والقضاء على احتكارهم تجارتها ،
تلك العقبات التي لم يَبْقَ عليها إلا الفرس والبابليون ، ولكن في بعض
الأحيان ، ولم يزحها تماماً سوى الرومان ؟ ويسائل شبرنجر أيضاً أولئك
الذين يجعلون « أوفير » في الهند أو في سُفالة (النظرية الإفريقية) :
ماذا كان يملك حيرام ليقدمه في سبيل تلك النفائس المجلوبة ؟ ثم يقول :
لعل ثروته كانت من الرقيق ، ولكن يجب أن نتدبر صعوبة تقاهم في
رحلة بحرية يقال إنها كانت تستغرق ثلاث سنين ! ويستبعد شبرنجر
أن تصدر الهند الفضة ، فقد كانت فيها شديدة الغلاء ، بل كانت أغلى
فيها بالنسبة إلى الذهب منها في الغرب . ويقول أيضاً إنه لم يَسْمَعْ قط
بوفرة الذهب في الهند .

ومن المعارضين للنظرية الهندية أيضاً كين ، فهو يقول (ص ٤٦ —
٤٧) إن سكان أبهيرا التي يشير إليها لاسن ، وهم يسمون أيضاً
باسمها ، ليسوا قبيلة أو جنساً بل طبقة من الرعاة لا تزال تقيم في المراعي
الغنية على ضفاف السند الأدنى وفيما بينه وبين السفوح الدنيا من جبال

سايمن . فكيف كان يتأتى لهؤلاء الرعاة الجفافة ، الذين فضت عليهم فواوين الطبقات بأن يظلوا رعاة دائماً أبداً ، التجارة في الذهب أو عقد أية صلات تجارية مع غيرهم من الشعوب ؟ ويمترض كين أيضاً على الاستدلال بالتقارب اللفظي بين أسماء الماج والقروود والطواويس في العبرية والسنسكريتية . فيقول إن العبريين لم يكونوا في حاجة إلى الذهاب إلى الهند لاقتباس « إنيها » « الفيل » . فقد كان على مقربة منهم أبو abu . الفيل في العبرية القديمة ، فضلاً عن أن الفيلة لم تكن في الهند وحدها بل في إفريقية أيضاً . وهو يعترض على اشتقاق « فوفيم » « القروود » في العبرية من كپ في السنسكريتية ، فإن كلتا الحركتين طويلة في العبرية قصيرة في السنسكريتية ، والكاف السنسكريتية لا بد أن تقابها في العبرية كاف أيضاً لا قف . ويتساءل كين في موضع آخر من كتابه (ص ٥٧ — ٥٨) : ما ذا تستطيع فلسطين الفقيرة تقديمه إلى الهند مقابل ذلك الذهب الوفير ؟ ويقول في موضع ثالث (ص ٢٠٩ — ٢١١) : إن الذهب في الهند قليل نسبياً ، فلم يكن يصدر منه إلا مقادير ضئيلة جداً ، ما كانت لتسد حاجة سايمان وحيرام .

وينتقد بيترز Peterz النظرية الهندية أيضاً ، فيقول (ص ٢٤٨ — ٢٥٠) : إن شرق الهند لم ينتج الذهب قط ، بل كان ولا يزال يستورده . ولكن أصحاب النظرية الهندية لم يشيروا إلى شرق الهند ! وزعم

أيضا أن الهند ليست موطناً للعاج ، فأنياب الفيلة الهندية صغيرة لم تلعب أبداً دوراً كبيراً في تجارة العالم . [يرد على هذا بأن كتاب بريبلوس يذكر العاج بين صادرات كثير من الموانئ الهندية . انظر شف ، ص ٢٨٧ و ٢٨٨ .] والأدلة اللغوية التي يستند إليها لاسن لا وزن لها حتى لو صحت ، فالأسماء الهندية لا تستلزم أن تكون المسميات من الهند . ثم أين ومتى سمعنا أن الرعاة (أبهيرا) يستطيعون الاتجار في الذهب ، وعلى هذا النطاق الواسع الذي تصفه لنا التوراة ؟ ويورد بيزنيز أيضا اعتراضاً أورده كين من قبل ، وهو أنه لم يكن لدى اليهود ما يقدمونه إلى الهنود لقاء تلك السلع النفيسة . وهو يزعم أنه لم تكشف في الهند آثار لمناجم قديمة ، ولكن هذا زعم باطل كما رأينا من كلام هورنل .

ويورد شين (عمود ١٥١٤) اعتراضات على النظرية الهندية ، منها :
(١) لم تقم تجارة بحرية مع الهند قبل القرن السابع قبل الميلاد ، ولا يمكن القول على أية حال إن اليهود عرفوا الهند قبل العصر الفارسي . (٢) السلع التي يذكرها سفر الملوك الأول (١٠ : ١١ ، ٢٢) لا تشير ضرورة إلى الهند . (٣) ليس الذهب بين السلع التي كانت تصدرها بربريكي Barbarike ، ميناء أبريا ودلتا السند^(١٧) ، زمن مؤلف كتاب بريبلوس (القرن الأول الميلادي) . [ولكن ليس معنى هذا أن الذهب لم يكن يصدر منها قبل ذلك العصر .]

ويرفض موزيتز (ص ٨٦) النظرية الهندية ، لأن السفن في عصر
سليمان كانت في رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب ، وهو
يستدل على ذلك (ص ٧٣ - ٧٤) بالصور المرسومة على جدران
معبد الدير البحري للسفن التي كان يعمد بها الفراعنة ولا سيما الملكة
حتشبسوت إلى بنت لجاب ما يحتاجون إليه من سلع . كذلك يستبعد
رولنسون Rawlinson (ص ١٢) أن يكون الفينيقيون قد باغوا الهند
من السويس في السفن البدائية التي كانت مستعملة في ذلك الوقت .

٢ - النظرية الإفريقية :

يرى فريق من العلماء أن «أوفير» هي زيمبابويه Zimbabwe ، وهي
أطلال مدينة في روديسيا الجنوبية ، على بعد ستة عشر ميلا إلى الجنوب
الشرقي من مدينة فورت فيكتوريا Fort Victoria في منطقة بين نهري
الزمبيزي Zambesi واللمبوبو Limpopo تنشرت فيها أطلال قلاع من
الجرانيت وبقايا مناجم قديمة . وقد كشفت زيمبابويه عام ١٨٦٨ على يد
آدم رندرز Adam Renders ، وفي عام ١٨٧١ زارها كارل ماوخ
Carl Mauch ووصفها في كتابه *Reisende in Ost. Afrikas* ، حيث
نادى بأنها «أوفير» . وبعد ذلك بعشرين سنة فحصها ج . ت . بنت
J. T. Bent و ر . م . و . سوان R.M.W. Swan . ولم يقل بنت إن

زمبيويه هي « أوفير » ، ولكنه زعم أن العرب القدماء كانوا يستمدون ذهباً وفيراً منها ، وإن هؤلاء العرب المنقبين عن الذهب كانوا على صلة بكل من مصر وفينيقيا قبل العصر « السبئي - الحميري » (على حد قوله) .

وفيما بين ١٨٩٩ و ١٩٠١ قام بيترز ببحوث في المناطق الواقعة بين المجرى الأدنى لنهر الزمبيزي ، والمجرى الأعلى لنهر ساني Salé . وقد بسط نتائج بحوثه هذه في كتابه Im Goldland des Altertums (ميونيخ ، ١٩٠٢) ، ومنه طبعة إنجليزية باسم The Eldorado of the Ancients ^(١٨) .

وخلاصة رأيه (ص ٢٧١ - ٢٧٤) أنه كانت تعيش في المنطقة الواقعة بين نهري الزمبيزي واللمبويو منذ الألف الثاني قبل الميلاد جالية حميرية ، وأن المعبد الكبير في زمبيويه بني عام ١١٠٠ ق . م ، أي قبل رحلات سايمان إلى « أوفير » بقرن من الزمان ، وأن السبئيين كانوا أصحاب الكلمة والسيادة في ذلك الوقت ، وأن استخراج الذهب كان قائماً على قدم وساق في تلك المنطقة كلها . ولكن كانت تستنبط أيضاً الحجارة الكريمة والنحاس والقصدير . كذلك كانت المنطقة موطناً لساير سام « أوفير » ^(١٩) . ويقول بيترز إن العرب في القرن التاسع الميلادي أطلقوا على هذه المنطقة الحميرية القديمة الآهة بالمناجم نفس الاسم الذي صارت إليه كلمة « أوفير » زمن الترجمة السبعينية ، أي الاسم سقالة الذي كان لا يزال شائعاً عندما جاء البرتغاليون إلى البلاد في القرن السادس عشر ، والذي لا يزال حتى الآن

على أحد موانئ الساحل . ويرى بيزرز أن الترجمة السبعينية لم تحول
 « أوفير » إلى سوفرا عبثا ، ولكن كانت تريد بالصيغ السينية الدلالة
 على منطقة كان يعتقد في ذلك العصر أنها « أوفير » سليمان^(٢٠) ، ولهذا
 استعملت الصيغة الخالية من السين عند الدلالة على « أوفير » الجزيرة العربية
 أي « أوفير » بن يقطان (التكوين ٢٩: ١٠ وأخبار الأيام الأول ٢٣: ١) .
 فبيترز يرى أن « أوفير » بن يقطان في بلاد العرب قطما ، ونشير إليه
 الترجمة السبعينية بصيغة خالية من السين ؛ أما « أوفير » أرض الذهب فهي
 في إفريقية ، ولكن اسمها زمن الترجمة السبعينية كان مبدوءا بسين زائدة
 كسفالة العربية ، ولهذا دلت عليه بصيغ سينية^(٢١) . يعترض على بيزرز
 بأن الترجمة السبعينية استعملت الصيغة الخالية من السين للدلالة على « أوفير »
 في الملوك الأول ٢٢ : ٤٨ (٤٩ في الأصل العبري) ، مع أن الحديث في
 هذه الآية كما رأينا هو عن « أوفير » أرض الذهب .

ويرى بيزرز أن زيارة ملكة سبأ لسليمان (التي يسلم بصحتها)
 أسفرت عن منح اليهود وحلفائهم ما نسميه اليوم « امتيازات » لاستغلال
 مناجم الذهب في « أوفير » ، إلى جانب السبئيين . فاليهود وحلفاؤهم
 كانوا يستخرجون الذهب بأنفسهم ، ولم يكونوا يحصلون عليه بالشراء ،
 أو المقايضة ، فقد كان هذا فوق مقدورهم^(٢٢) .

وقد لقي رأى بيزرز تأييدا قويا من ريل Rühl (عام ١٩٠٣) ، فقد

قال (عمود ٣٤٢) إن « أوفير » لا يمكن إلا أن تكون في جنوب شرق إفريقيا ، حيث يستخرج الذهب فعلا وترى آثار مناجم قديمة ؛ هذا إذا سلمنا بصحة قصة « أوفير » ولم نعد لها من باب الأساطير . وهو يرى (عمود ٣٤٣ أسفل — ٣٤٤ أعلى) أن هذه النظرية قوية إلى حد لا تحتاج معه إلى الأدلة اللغوية التي يوردها بيترز كاشتقاق إفريقية من « أوفير » .

كذلك لقي بيترز سنداً من جاسترو *A Dictionary of the Bible* (ج ٦ (عام ١٩٠٤) ، ص ٨١ ب — ٨٢ ا) ، ومن جزل *Gsell* (عام ١٩٠٥) (ص ٢٣٢) .

على أن هذه النظرية تأقت ضربة قوية من العالم الأثرى الإنجليزى راندال — ماك إيفر *Randall - MacIver* ، الذى قام بحفائر دقيقة في سبع مناطق بروديسيا الجنوبية خلال ربيع ١٩٠٥ وصيفه ، فلم يجد شيئاً ما يمكن أن ينسب إلى تاريخ أقدم من القرن الرابع عشر أو الخامس عشر ، ولم يجد في أسلوب البناء أى أثر شرقى أو أوروبى من أى عصر من العصور . وأثبت أن الأشياء المستوردة التى كشف عنها في المباني الأثرية معاصرة لهذه المباني ، وأن هذه المباني ترجع لذلك إلى القرون الوسطى وما بعدها . وأوضح أن المساكن التى تضمها الخرائب الحجرية إفريقية الطابع دون ريب ؛ وأن الفنون والصناعات التى تمثلها الأشياء التى عُثر عليها في هذه

المساكن ، إفريقية الطابع أيضاً . اللهم إلا حين تكون هذه الأشياء ، مستوردة في زمن معروف خلال القرون الوسطى أو بعدها . (انظر ص ٨٣ خاصة من كتابه .)

وكانت زمبيويه من المناطق السبع التي قام فيها ماك إيفر بحفائره . وهو يقول عنها (ص ٨٥ - ٨٦) إن أهميتها برزت في أول القرن السادس عشر الميلادي ، وإن أقدم تاريخ ممكن لأي مبنى من مبانيها هو قبل ذلك بقرنين ، أي حين كانت سفالة ميناء ، مزدهرا يسكنه جالية من العرب تتاجر مع المناطق الداحلية في سبيل الذهب ، فكانت تقدم لقاء سلع الشرق ، وربما أيضا بعض سلع الغرب . ومن الممكن أن تكون جالية أجنبية سكنت زمبيويه قبل ذلك بوقت قليل ، على الرغم من أنه ليس في المباني القائمة فيها الآن ما يمكن نسبته إلى ذلك العصر المتقدم . ولكن من العبث القول إن هذه الجالية الوهمية تنتمي إلى تاريخ متقدم على هذه المباني بزمان طويل ، وغاية ما في الإمكان أن تقدم تاريخ الجالية على تاريخ المباني بقرن أو قرنين . ولما كانت زمبيويه تدين بوجودها نفسه للتجارة مع الساحل ، وهي التجارة التي بدأها العرب ، فإن أقدم تاريخ ممكن لأي جالية فيها هو القرن الحادي عشر الميلادي .

وكانت زمبيويه ، كما يقول ماك إيفر (ص ٧٥) ، مركزا كبيرا

للتوزيع ، يجلب إليها الذهب من المناطق المجاورة ، ويعيش فيها تجار أغنياء من السكان الأصليين كانوا يعقدون الصفقات مع التجار العرب على الساحل .

أما مناجم الذهب القديمة فلم يبق فيها مالك إيفر بأية حفار حتى يستطيع الحكم في موضوع قدمها عن يقين ، ولكنه مع ذلك يقول (ص ١٠١ - ١٠٢) إن الأدلة تثبت أن بعض هذه المناجم يرجع إلى القرون الوسطى ، وأن السكان المحليين ، أو « الكفار » *Kaifars* كما كان يسميهم العرب ، كانوا يعملون فيها زمن البرتغاليين وعرب القرون الوسطى . هذا فضلا عن أن الدلائل عامة توحى بأنه لم تقيم في شرق إفريقيا أية جالية أجنبية قبل القرن الحادى عشر . ثم إنه لم يمكن حتى الآن (زمن الكاتب) استنباط أى دليل على أن مناجم الذهب كان يعمل فيها أناس آخرون غير « الكفار » .

واقد لقيت نتائج مالك إيفر تأييدا من عالم أرى آخر هو بوش *Pech* (عام ١٩١١) ، فقد قال ^(٢٣) إن حضارة زمبيويه يمكن تفسيرها في ضوء بيئتها المحلية دون افتراض جاليات أجنبية من وراء البحار ، وإن طريقة بناء المباني القائمة في زمبيويه لا تدعو إلى الظن أن بنائها قوم غير السكان الأصليين ، وإنه ليس ثمة آثار تدل على أنه أقامت في زمبيويه جاليات من شعوب بحرية قديمة كالفينيقيين ، والمصريين ، والعرب الجنوبيين .

كذلك قال ج . ف . شوفيلد J. F. Schofield (عام ١٩٢٦) (٢١) إن حضارة زمبيويه لا يمكن فصاها عن حضارة قبائل البانتو Bantu الإفريقية ، بل هي في الواقع مرحلة من مراحلها .

وفي عام ١٩٢٩ كتبت مس' كاتون - طومسون Caton - Thompson عن نتائج حفائرها في روديسيا الجنوبية ، فكان ما كتبه مصداقا هو أيضا لنتائج ماك إيفر . فقد قالت (ص ٤٣٣) إنه يبدو أن بناء المباني الحجرية في روديسيا الجنوبية ، وهي تزيد على خمسمائة ، قد استغرق وقتا طويلا ، وإن أقدم هذه المباني لا يمكن نسبتها على أساس الأدلة الأثرية الموجودة إلى ما قبل القرن العاشر الميلادي ، وقد ترجع إلى ما بعده ؛ وإن أحدث هذه المباني لا يمكن نسبتها ، على أساس الأدلة الأثرية الموجودة أيضا ، إلى ما قبل القرن الثاني عشر الميلادي ، وقد ترجع إلى القرن السادس عشر بل تكاد ترجع إليه قطعا . وهي لا تتصور كيف يستطيع عالم مدقق أن يزعم أن آثار روديسيا من بناء الساميين أو غيرهم من الأمم المتحضرة .

فماك إيفر ، وبوش ، وشوفيلد ، وكاتون - طومسون أثبتوا بالأدلة الأثرية أن آثار زمبيويه نتاج إفريق محض ، لا من صنع الفينيقيين أو السبثيين . ومن الغريب أن جلازر نقي هو أيضا ، ولسكن قباهم بعدة سنين ، الطابع اليميني المزعوم لآثار زمبيويه (٢ ، ص ١٧ أسفل — ١٨ و ٢١) ، ولم يعتمد في رأيه هذا على حفائر قام بها في روديسيا الجنوبية ،

فهو لم يذهب إليها ، ولكن على المقارنة بين آثار زمبيويه كما وصفها الرحالة والعلماء ، والآثار السبئية كما رآها هو بنفسه في جنوب الجزيرة العربية^(٢٥) .

فأهم نقد وجه إلى النظرية الإفريقية أن آثار زمبيويه ، مركز توزيع الذهب ، ليست من بناء الساميين ، وأنه لا دليل على أن هؤلاء الساميين كانوا يستغلونهم أنفسهم المناجم القديمة في البلاد . على أن هذا لا يعنى أن الساميين لم تكن لهم صلات تجارية بالبلاد قبل القرون الوسطى ، أو أنه لم تقم في شرق إفريقية أية جالية أجنبية قبل القرن الحادى عشر كما يزعم ماك إيفر . فعرب اليمن كانوا يتجرون مع الساحل المواجه لبلادهم منذ المعصور القديمة ، وقيمون فيها أحيانا . فهذا كتاب بريلوس (القرن الأول الميلادى) يقول (الفصل ١٦) عن ميناء رهابتا Rhapta (= كويليمين Quelimane الآن على الفرع الشمالى من دلتا الزمبيزى)^(٢٦) إن « أمير مَعا فِر [فى اليمن] كان يحكمها [رهابتا] بمقتضى حق قديم يخضعها لسيادة المدينة التى تلقاها أول ما تلقاه على ساحل بلاد العرب [موزا Muza = مُخا الآن] . وأهل موزا يحكمونها الآن باسمه ، ويهيمون إليها بسفن تجارية يستخدمون فى معظمها ربابنة ووكلاء عرباً ، يألون أهل البلاد ويتزاجون معهم ، ويعرفون الساحل والافقة »^(٢٧) . على أن بريلوس يشير إلى ما وراء رهابتا بقوله « إن المحيط لم تكتشف معالمه ، وهو ينحنى إلى الغرب » . ومعنى هذا أن التجار العرب فى القرن الأول الميلادى

كانوا لا يتجاوزون رهابتا جنوبا ، فلم يكونوا يترددون مثالا على سفالة التي أصبحت مقصد التجار العرب في القرون الوسطى ، يأتون إليها في سبيل الذهب . فبريلوس يثبت قيام تجارة عربية على الساحل الإفريقي في القرن الأول الميلادي (فينقض بذلك كلام ماك إيفر) ولكنه لا يثبت ، بل يكاد ينفي ، قيام تجارة عربية في سفالة (وهي موضع القصيد) . والخلاصة أن بريلوس لا يؤيد القائمين إن ساحل إفريقية الشرقي لم يشهد جاليات أجنبية قبل القرن الحادي عشر (ماك إيفر) ، ولكنه لا يؤيد كذلك القائمين إن سفالة كانت مقصد طلاب الذهب من الأمم السامية أيام سليمان (القرن العاشر قبل الميلاد) .

يسلم لنا إذن ما قاله ماك إيفر وغيره من أن آثار روديسيا ، التي زعم أصحاب النظرية الإفريقية أنها من بناء الساميين ، تنتمي في الواقع إلى القرون الوسطى ، وأنه لا دليل على أن مناجم الذهب القديمة كان يستغلها أناس غير السكان الأصليين .

وهكذا ينهار أساس النظرية الإفريقية ، وهو أن رجال سليمان وحيرام كانوا يستخرجون الذهب بأنفسهم ، فقد كان هذا في رأيهم السبيل الوحيد أمام سليمان وحيرام للحصول على الذهب ، إذ كان ضيق مواردها لا يمكنهما من الحصول عليه بالشراء ، أو المقايضة . وهكذا يواجه أصحاب النظرية الإفريقية نفس الاعتراض الذي وجهه بعضهم كما رأينا إلى النظرية

الهندية : لنفترض أن سفن سليمان وحيرام كانت تقصد إلى سفالة في سبيل الذهب ، فكيف كان يتأتى لهما الحصول عليه وهما على ما هما عليه من ضيق الموارد ؟

وقد اعترضت إرام . برايس *Dra M. Price* (ص ١٦٢٧) على النظرية الإفريقية مستندة إلى الأصحاح العاشر من سفر التكوين ، حيث يذكر أوفير ، كما رأينا ، بين أولاد يقطان (في جنوب الجزيرة العربية) ، وإن كانت لا تستبعد أن الملاحين الفينيقين زاروا بعض الموانئ على ساحل إفريقية الشرق أيام سليمان .

على أن موريتز (ص ٨٨) يستبعد هذا الاحتمال ، ويعترض على النظرية الإفريقية بما اعترض به على النظرية الهندية ، من أن السفن في عصر سليمان كانت في رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب . وهو يعترض عليها أيضا بأن معاقل زمبيويه لا يمكن أن تكون من بناء مائة رجل على الأكثر هم الذين كانت تتكون منهم في رأيه حملة «أوفير» (انظر الهامش الأول) (٢٨) .

ملحوظة :

يرى نيبور *Niebur* (عمود ٦٩) بصدد الملوك الأول ١٠ : ٢٢ أن الكلمة « تَكِيم » ، التي تترجم عادة بالطواويس ، محرفة عن

« سُكَيْيَم » « العبيد »^(٣٤) ، وأن السماع التي تعدّها هذه الآية (الذهب والفضة والماج والقروود والعبيد) إنما كانت تحجب من غرب إفريقيا ، فإنه يؤخذ من الآية أن الرحلة لم تكن جنوبية في البحر الأحمر ، ولكن غربية .

وهذه الآية ، هي وأخبار الأيام الثاني ٩ : ٢١ (وهي متأخرة عنها) ، لا تذكر أن « أوفير » مريحة كما رأينا . وإنما تقول أولاها إن « سفن ترشيش » كانت تحجب تلك السماع ، وتقول ثانيتهما إن السفن كانت تقصد إلى ترشيش للإتيان بها . فيبدو إذن أن نيبور يريد تحديد مكان « ترشيش » لا « أوفير » حين يقول إن سفن سليمان كانت تقصد إلى غرب إفريقيا .

ومعنى هذا أن نيبور يرى أن سفن سليمان كانت تقوم برحلتين : غربية إلى « ترشيش » ، وجنوبية إلى « أوفير » . هذا مفهوم كلامه ، لا منطوقه . وقد جعل مكان « ترشيش » في غرب إفريقيا ، ولكنه لم يعرض لمشكلة « أوفير » .

ملاحظة ثالثة :

يتصل بالملاحظة الأولى ما يراه ج . أوبرت G. Oppert^(٣٥) من أن سفن سليمان وحيرام كانت تقوم برحلتين ، رحلة قصيرة إلى « أوفير » في شرق

إفريقية ، وأخرى طويلة إلى الهند تستغرق ثلاث سنوات . فالرحلة القصيرة هي التي تتحدث عنها الآيتان الملوك الأول ٩ : ٢٧ و ١٠ : ١١ ، والرحلة الطويلة هي التي تتحدث عنها الآية الملوك الأول ١٠ : ٢٢ . فالسلع التي تذكرها هذه الآية (الذهب والفضة والعاج والقروء والطواويس) هي في الواقع سلع هندية ، والثلاث الأخيرة منها موطنها الهند دون غيرها .

وقد لقي هذا الرأي تأييداً تاماً من شفتلوفتس Scheftelowitz (عمود ٣١٦ أسفل) . ويمكن القول إنه منسج من النظريتين الهندية والإفريقية .

٣ — النظرية العربية :

يجعل بعض العلماء «أوفير» في الجزيرة العربية ، ولكنهم لا يحددون مكانها . فمنهم شبرنجر (١ ، ص ٥٧ — ٥٨) ، الذي يستند إلى أن الذهب والحجارة الكريمة ساعدتان عربيتان ، وأنه كان ينبت في بعض أرجاء الجزيرة نبات يشبه الصندل الأبيض ويقاربه في الرائحة . أما الفضة والعاج والقردة والطواويس ، التي يذكرها سفر الملوك الأول ١٠ : ٢٢ ، والسنوات الثلاث التي تجعلها هذه الآية مدة للرحلة ، فهي من اختراع رواية متأخرة . والفضة خاصة لا يمكن أن تكون من سلع «أوفير» ، فقد كانت غالية دائماً في الجزيرة العربية^(٣١) .

ومن هؤلاء العلماء أيضا كيتل (ص ١٦٣) . ويمكن أن نعد منهم نواك Nowack (ص ٢٤٨) الذي يرى أن « أوفير » لا يمكن أن تكون إلا على الساحل الغربي للجزيرة العربية بين الحجاز واليمن ، أو على الساحل الجنوبي ، أو على الساحل الجنوبي الشرقي .
ولكن ثمة فرقة آخر من العلماء أميل إلى التحديد . فمنهم من يجعل « أوفير » في جنوب الجزيرة ، ومنهم من يجعلها في الشرق ، ومنهم من يجعلها في الغرب . وفيما يلي تفصيل ذلك :

(١) في جنوب الجزيرة :

يرى كارل ريتز Carl Ritter (Die Erdkunde) ، المجلد ١٤ ، ص ٣٧٢) أن أوفير هي ظفار عند ميناء مرتبط في أرض الألبان ، وكانت منذ أقدم العصور مركزا لتبادل السلع في الشرق الفسيح ، وتسميتها التوراة (سفر التكوين ١٠ : ٣٠) ظفار . وهو يستند في رأيه هذا إلى أن التوراة (في الآية نفسها) تحدد موطن أبناء يقطان بما بين مبشا (= موزا Muza عند اليونان = 'مخا الآن')^(٣٢) وسفار هذه .

كذلك يرى توماس Thomas (ص xxiii) وحتى IIII (ص ٤١) أن « أوفير » قد تكون ظفار .

ويحمل البعض أوفير في جنوب الجزيرة العربية عامة دون تحديد .
فمنهم ماير Meyer (ص ٢٢٤) . ومنهم بنتسنجر Benzinger (ص ٢١٩)
الذي يرى مع ذلك أن القصاص بالغ في تقدير الذهب الذي كان يأتي
إلى سليمان ، فبلاده لم يكن لديها الكثير مما تستطيع تصديره إلى جنوب
بلاد العرب . ومنهم س . ا . كوك B. A. Cook (مع بعض الشك)
في تاريخ كبرج القديم ، ج ٣ ، ص ٣٥٧ . كذلك يرى لودز Lods
(ص ٣٧٠) أن « أوفير » يمكن أن تكون بلاد العرب الجنوبية ، وإن
كانت السلع التي جلبها سليمان منها مستوردة على ما يظهر من إفريقية
والهند ، فإنه يبدو أن الأسماء العبرية لكثير من هذه السلع مأخوذة
عن كلمات سنسكريتية أو تيميلية . وقريب من هذا ما يقوله تارن Turn (ص
٢١٣) من أن «أوفير» كانت فيما يحتمل مركزاً من المراكز التجارية في جنوب
الجزيرة تجتمع إليه تجارة الهند . ويقول كيرونان Kiernan (ص ٢٠) إن
« أوفير » كانت في مكان ما على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية . ويرى
إدوارد روبرتسون Edward Robertson ، كاتب مادة «أوفير» في دائرة
المعارف البريطانية ، أن أرجح الآراء الخاصة بمكان «أوفير» هو الذي يجعلها
في الجزيرة العربية ولا سيما على ساحلها الجنوبي . وقد ذكرنا من قبل عند
الحديث عن النظرية الهندية (هامش ١٦) أن هول يرجح أن تكون «أوفير»
في الهند ، وإن كان يسلم بإمكان وجودها في جنوب الجزيرة العربية .

وممن جعل « أوفير » في جنوب الجزيرة أيضا العالم الإنجليزى كين ،
الذى أفرد كتابا كاملا لهذه المشكلة . وخلاصة رأيه (ص ١٩٤ - ١٩٦)
أن « أوفير » هي منسخا^(٢٢) . كما يسميها الجغرافيون اليونان ،
أو ثورتوس نوبيليس *Portus Nobilis* ، كما يسميها الجغرافيون الرومان ،
على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية ؛ وأنها لم تكن مصدر الذهب
وسائر السلع التي كانت تجلب لسايمان بل كانت مركزا لتوزيعها ؛ وأن
الذهب كان يجلب من حويلة وهي في رأيه روديسيا ؛ وأن الحيرين كانوا
أول من حفر مناجم الذهب القديمة في روديسيا وبنى ما يتصل بها من
قلاع لا تزال آثارها باقية حتى الآن ، ثم خلفهم في ذلك اليهود والفينيقيون
أيام سايمان . وهو يرى أن « ترشيس » كانت الميناء الذى تقصد منه
« حويلة » ذهبها وحجارتها السكرية ، وربما كان موقعها قريبا من
موقع سفالة الآن . وهذا هو السبب في أن سفن سايمان كانت تقصد إلى
« أوفير » أو إلى « ترشيس » نهاية المطاف سواء بسواء .

ومن هذا نرى أن كين يوافق أصحاب النظرية الإفريقية في اعتبار
روديسيا المصدر الذى كان يستقى منه سايمان الذهب الوفير . وهو يوافقهم
أيضا فيما يقوله (ص ٥٧ - ٥٨) من أن اليهود كانوا يستخرجون
الذهب من مناجم فيها ويأخذونه دون مقابل ، لأن الحصول عليه بالشراء
أو المقايضة لم يكن في مقدورهم . ولكن كين يختلف بعد ذلك مع أصحاب

النظرية الإفريقية فيما يقوله من أن سليمان كان يستق سائر السام من « أوفير » نفسها التي يجعلها على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية . وفي هذا تمقيد للمشكلة ولا ريب ، ولكن من الجلي أنه اضطر إلى روديسيا حتى لا يعترض عليه بنفس الاعتراض الذي وجهه هو نفسه كما رأينا إلى أصحاب النظرية الهندية ، وهو : ماذا تستطيع فلسطين الفقيرة أداءه من سام مقابل ذلك الذهب الوفير ؟

(ب) في شرق الجزيرة :

أهم دعاة هذا الرأي جلازر . فهو يرى (١ ، ص ٣٦٨ — ٣٧٣) أن « أوفير » العهد القديم هي الساحل العربي من الخليج الفارسي ، من الشمال حتى رأس مِصْنَدَم . ومما يدل على أن « أوفير » هذه في بلاد العرب ذكرها في جدول الأنساب بين شعوب عربية خالصة . ولكن هذا لا يمنع وجود « أوفير » أخرى غير عربية شرقي الخليج الفارسي . بل الواقع أن « أوفير » في معناها الواسع كانت تشمل الساحلين الشرقي والغربي من الخليج الفارسي . وبستشهد جلازر على ذلك بعدة أسماء تنتمي إلى شرق الخليج الفارسي وتقارب « أوفير » في اللفظ . منها نهر أبيروس *Apirus* أو كبيروس *Cabirus* الذي يذكره العلامة الروماني باينيوس *Plinius* ، ويجعله جلازر في مكان ما على ساحل مكران بين بندر عباس وجواتار *Guntar* (في

الخريطة الإنجليزية (Gawatar) ، وكان في منطقة تنتج الذهب . ومن الممكن أن ساحل منطقة أبهيرا التي يذكرها لاسن (وهي على الساحل الغربي للهند قريب مصب السند) كانت تنتمي إلى ساحل «أوفير» . ويؤخذ من النقوش السامرية أن «أوفير» كانت تشمل أيضا أجزاء شمالية من ساحل الخليج الفارسي . وهو يستشهد على ذلك بمدينة اسمها أبيرك ^(٣١) *Apiru-ak* يذكرها ديلتزش *Delitzsch* في كتابه *Paradies* بين أماكن بابلية محضة ، ويجعلها جلازر كذلك على الساحل الشمالي من الخليج الفارسي أو غير بعيد عنه . ويرد اسم هذه المدينة في نقوش نرام - سين ، وهو ابن سرجون الأول ملك أكاد الذي ينسبه همل في كتابه *Geschichte Babyloniens und Assyriens* إلى ما قبل الألف الثاني قبل الميلاد . وهكذا نجد اسم «أوفير» قبل عصر سليمان بزمان طويل . كذلك يشير جلازر ، معتمدا على كتاب همل ، إلى أن أهل عيلام كانوا فيما يبدو يطلقون اسم خبيرآ *Khapiarra* أو أيرآ *Apirra* على السهل الممتد بين سوسة *Susa* والخليج الفارسي ؛ وإلى أن ملوك عيلام ، الذين كانوا يقيمون في مال - أمير *Mal-Amir* ، والذين يمكن نسبتهم إلى القرن الثامن قبل الميلاد ، كانوا يسمون أنفسهم أيرنا *Airna* ويسمون إفليمهم أبير *Apir* ، بينما كانوا يطلقون اسم أنزانا *Anzana* على القسم الشمالي من عيلام الذي فتحوه هم بحد السلاح .

ويرسم جلازر (١ ، ص ٣٨٠ - ٣٨٢) طريق السير الذي كانت تسلكه في رأيه سفن سليمان وحيرام ، فيقول : إنها كانت تقطع من عصيون جابر ، وتقطع البحر الأحمر ، ثم تمر بموانئ الساحل الشمالى للصومال ، وبعد ذلك تسير على طول الساحل الجنوبى للجزيرة العربية حتى الخليج الفارسى ، فتمخر فيه ، وتحمل الذهب وخشب الألنمجيم والحجارة الكريمة من أحد موانئ الساحل الذى يسميه بريبلوس ساحل عمانة Ommana . وربما زارت السفن أيضاً فى طريق عودتها هذا الميناء أو ذاك من موانئ الخليج الفارسى ، ثم أحد موانئ ساحل مكران وشمال غربى الهند قبل أن تعود أدراجها فتسير على طول الساحل العربى وتمر بساحل الصومال ثم تدخل البحر الأحمر عائدة إلى عصيون جابر . وكانت السفن تحمل الفضة والعاج (الهندي أو الإفريقى) والقروء والطواويس (١) (٣٥) من مختلف الموانئ غير العربية التى تمر بها ، ما لم تجدها فى «أوفير» العربية التى كان يمكن جاب هذه السلع إليها . فالفضة مثلاً كان يمكن الحصول عليها فى «أوفير» العربية (٣٦) ، ولكن كانت سفن سليمان تستطيع أيضاً حملها من موانئ أخرى (٣٧) .

أما السنوات الثلاث التى كانت تستغرقها الرحلة إلى «أوفير» والعودة منها ، كما تقول التوراة ، فإن جلازر (ص ٣٨٢ - ٣٨٣) يفسرها بطول الطريق واضطرار السفن إلى انتظار مواسم الرياح فى البحر

الأحمر والمحيط الهندى والخليج الفارسى فى كلتا رحاى الذهب والإياب .

هذا هو رأى جلازر (عام ١٨٩٠) . وقد وصل همل بعد ذلك بسبع سنين إلى رأى مماثل دون علم منه بسبق جلازر ؛ وذلك حين قل (٢ ، ص ٢٣٥ — ٢٣٦) إن « أوفير » كانت فى الأصل *Khapir* أو *Apir* ، الجزء الأدنى من عيلام المواجه لشرق الجزيرة العربية ، ثم شمت بعد ذلك شرقاً فى الجزيرة العربية نفسه . وردد همل الرأى نفسه بعد ذلك فى موضع آخر (٣ ، ص ٧) معترفاً بسبق جلازر له ^(٣٨) .

ومن الغريب أن هيزنج *Hüsing* وصل أيضاً عام ١٩٠٣ إلى نتيجة مماثلة ، دون أن يعلم أن جلازر سبقه بثلاثة عشر عاماً . وقد عاد هيزنج إلى الموضوع مرة أخرى بعد عام من مقاله الأول ، واعترف بسبق جلازر .

والجديد فيما قاله هيزنج ، بغض النظر عن التفصيلات اللغوية التى استقاها من ميدانه الذى تخصص فيه وهو نقوش عيلام ، أن أهل صيدا ^(٣٩) كانوا يستبدلون بسلامهم الذهب فى عيلام ، وكانوا يذهبون إليها براً لا بحراً ، فقد كانت تربط عيلام ومنطقة البحر المتوسط فى ذلك العصر وقبله صلات تجارية برية . أما اليهود فلم يكن لهم فى هذا نصيب ^(٤٠)

(المقال الأول ، عمود ٣٦٩ أسفل — ٢٧٠) .

ومعنى هذا أن هيزنج يرى أن « أوفير » هي عيلام ، ولكنه ينكر في الواقع ما تقتضيه التوراة من أن العبريين ، يصحبهم الفينيقيون ، كانوا يذهبون إليها بحراً ، وإنما يرى أن الفينيقيين وحدهم كانوا أصحاب تجارة مع « أوفير » ، ولكنها تجارة برية ، فقد كان الاتصال البرى ميسوراً ، ولم تكن ثمة حاجة إلى سلوك الطريق البحرى الطويل المحفوف بالمخاطر . أما اليهود ، فلم يكونوا شركاء في هذه التجارة ؛ ومن الجلى أن هيزنج أخرجهم منها لما يمتقده من قلة مواردهم^(٤٠) .

وقد أيد رأي جلازر أيضاً شين (عمود ٢٥١٥) ومالك كرى Mc Curdy (فى A Distionary of the Bible ، المجلد السادس ، ص ٨٥ ب) وبرايس (٦٢٧ ب — ١٦٢٨) وشف (ص ١٦٠ و ١٧٥) وروولنسون (ص ١٢ — ١٣) .

(ج) فى غرب الجزيرة :

يرى موريتز (ص ١١٠) أن « أوفير » هي الجزء الجنوبى من ساحل الحجاز وما يتصل به من ساحل اليمن ، أو بمباراة أدق الساحل من قنفذة إلى عتود ، وكان « ساحل الذهب » منذ القرن الثانى قبل الميلاد حتى القرن العاشر الميلادى كما يؤخذ من المصادر اليونانية والعربية . ويقول

موريتز إن الذهب كان يوجد هناك في مجازى الجداول المنحدرة من
أعلى الجبال ، وإن سفر أيوب ٢٢ : ٢٤ ينهى عن ذلك أيضا حين
يشير إلى « جداول أوفير » (نحاليم أوفير) . ولكننا نقول إن كلمة
« نحاليم » (الجداول) في الآية لا يمكن أن تكون مضافة إلى « أوفير » ،
ولا لحذفت منها ميم نهاية الجمع المذكور السالم كما تحذف نونه عند
الإضافة في العربية .

هذا هو مكان « أوفير » في رأى موريتز . وقد قدم لهذا الرأى بنقد
النظريتين الهندية والإفريقية (ص ٨٦ — ٨٩) . وقد أوردنا هذا النقد
فيما مضى ، وهو يقوم قبل كل شيء على أن السفن في عصر سليمان كانت
في رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب . وقدم موريتز رأيه
أيضا بالحديث عن الذهب في بلاد العرب معتمدا على المصادر الكلاسيكية
(اليونانية — الرومانية) والعربية (٨٩ — ١١٠) ، فقال (ص ٨٩)
إنه كان موجودا في كل النصف الغربى من الجزيرة العربية ، من الشمال
الغربى أو أرض مَدْيَن القديمة إلى اليمن في الجنوب الغربى ، وكان
موجودا كذلك في وسط الجزيرة ، أو على وجه التحديد في الجزء الجنوبي
من هضبة نجد . فيحق إذن القول إن « أوفير » كانت في مكان ما ببلاد
العرب ، أو بالأحرى في إحدى هذه المناطق . وهنا (ص ٨٩ — ٩٠)
يستبعد موريتز مَدْيَن ، لأن مناجم الذهب فيها حديثة نسبيا (حوالى

٤٠٠ ق . م) ، ولأنها لو كانت معروفة أيام سليمان لأرسل إليها قافلة دون حاجة إلى سفن^(١١) ، ولا سيما أن مناجمها لم تكن على الساحل . كذلك يستبعد موريتز (ص ٩٠) وسط الجزيرة ، لأنه كان أرضاً مجهولة للقدماء . وهكذا لا يتبقى سوى النصف الجنوبي من الجزيرة العربية . هذا عن مكان « أوفير » . أما طبيعة الحملة إلى « أوفير » ، فقد كانت سلمية في رأيه (ص ٧٨ — ٨٣) ، ولم تكن ذات طابع حربي كما يصورها أصحاب النظرية الإفريقية . فقد كانت في ظنه ، كما مر ، لا تتكون إلا من سفينتين ، لا يمكن أن يزيد عدد رجالهما عن مائة ، وهي قوة لا تكفي للقتال . فلم يكن إذن بدءاً من المقايضة للحصول على الذهب من عرب الجنوب ، الذين كانوا أكبر تجار العالم في ذلك الوقت . ولكن لم يكن لدى سليمان من البضائع ما يكفي لهذا الغرض ، فشعبه كان زراعياً في الغالب ، بل ظلّ بعضه يعيش عيشة البداوة (انظر هامش ٤٠ في هذا المصدد) . ولكن كان لديه الرقيق ، وهي أروج سامة في العالم القديم ، ولا سيما الشرق منه . ولم يكن هؤلاء الرقيق أسرى حرب ، فسليمان لم يحارب كما حارب أبوه ، وإنما توافر لديه الرقيق بعد أن أمر ، كما يقول سفر الملوك الأول ٩ : ٢٠ — ٢١ ، باسترقاق أبناء الشعوب التي كانت تسكن فلسطين قبل أن يغلبهم عليها اليهود .

هذه خلاصة رأي موريتز . ويميل مونتجومري *Montgomery*

(ص ٣٩) إلى أن يجعل «أوفير» على الساحل الغربي للجزيرة العربية ، فهذا أرجح في رأيه من جعلها على الساحل الشرقى (كما يفعل جلازر) . وهو يقول (ص ١٧٦ — ١٧٧) إن سفن سايمان لم تكن فى حاجة إلى الذهاب بعيداً إلى الهند للحصول على السلع الهندية ، فإن التجار الهنود كانوا يجلبون هذه السلع هم أنفسهم إلى الموانئ العربية . فالطواويس وخشب الصندل من الهند فى الأصل ، وربما كانت الفضة كذلك ، إذ يبدو أنها كانت دائماً من السلع المستوردة فى الجزيرة العربية . أما الذهب فهو من «أوفير» العربية ، وكذلك الحجارة الكريمة . ولا تزال النسانيس naboons ترى فى مرتفعات اليمن وحضرموت ، وإن كانت كلمة قوفيم العبرية « القروء » هندية الأصل .

هذه هى الآراء المختلفة التى تدرج فى النظرية العربية . وقد انتقدها هى أيضاً بعض العلماء . فمنهم هولتسنجر Holzinger ، الذى يقول (ص ١٠٧) إن السنوات الثلاث التى كانت تستغرقها رحلة «أوفير» ، كما تقول التوراة ، يستحيل معها أن تكون «أوفير» فى مكان قريب من عصبون جابر كالجزم الجنوبى الغربى من بلاد العرب ، فلا بد إذن أن تكون أبعد . ويوجه بيترز (ص ٢٢١) وهورنل (انظر النظرية الهندية) الاعتراض نفسه على من يجعل «أوفير» فى جنوب بلاد العرب . ولكن نواك يرى (ص ٢٤٨) أن هذا النقد غير قاطع ، لأننا لانعرف

شيئاً عن المدة التي كانت تقيمها سفن سليمان في « أوفير » قبل أن تعود
أدراجها إلى عصيون جابر .

ويترض بترز أيضاً (ص ٢١٧ — ٢١٨) بأنه لو كانت « أوفير »
في سبأ لبعث إليها سليمان بقوافل الإبل^(٢٢) ، فإن ملكة سبأ جاءت إليه ،
كما تقول التوراة ، عبر الصحراء . ثم هو ينتقد النظرية العربية عامة بقوله
(ص ٢٤٤) إن ذهب بلاد العرب كان قليلاً بالقياس إلى المقادير الهائلة
التي كانت تصل منه إلى سليمان .

هذه هي الآراء المختلفة في مكان « أوفير » . ونضيف إليها رأياً عاماً
يشمها هو رأي بيرتون (١ ، ص ٢٦١ — ٢٦٣ و ٢ ، ص ٢٣٩ —
٢٤٠) ، وهو أن « أوفير » معناها « الأرض الحمراء » (أي الحمراء ،
بلون الذهب) ، وأنها لم تكن علماً على بلد معين وإنما كانت اسم جنس
يصدق على بلاد عدة كاليمن وشرق إفريقية وغرب الهند . وهذا يفسر
ما تقوله التوراة من أن رحلة « أوفير » كانت تستغرق ثلاث سنوات ،
كما أن ذكر الطواويس التي تملأ منها الجزيرة العربية وإفريقية يشير
إلى أن الرحلة كانت تمتد حتى الساحل الغربي من الهند . ولو كانت
« أوفير » مركزاً تجارياً واحداً على البحر الأحمر ، ترد إليه سلع الجزيرة
العربية وصادرات الهند وشرق إفريقية ، لما أخطأه عين الجغرافيين

العرب الفاحصة ، ولوجدنا أطلاله الدارسة .

ويعتمد بერთون في نسبة معنى الحرة إلى « أوفير » على شبرنج (١ ، ص ٥٦ - ٥٧) ، الذي يرى أن معنى « ذهب أوفير » هو « الذهب الأحمر »^(١٣) . وهما يعولان على ورود صيغ مقابلة لأوفير في بعض اللهجات العربية الجنوبية الحديثة تؤدي معنى الحرة . ولكن جلازر (١ ، ص ٣٧٧) ، يؤيده بيترز (ص ٢٣٧ - ٢٣٨) ، يقول إن « أوفير » العربية ليست لها أدنى علاقة بالكلمة المهرية التي أوردتها شبرنج تأييداً لرأيه ، فقد سمها هو (جلازر) تنطق أعفر (بالعين) لا آفر كما يظن شبرنج . وقد ردّ عليه شبرنج (٢ ، ص ٥١٤ - ٥١٥) ، ولكنه لم يأت بجديد . ومهما يكن من أمر ، فإنه لا يصحّ الاعتماد على اللهجات العربية الحديثة وحدها ، ولا سيما تلك التي تنطوي على آثار أجنبية كلهجات جنوب الجزيرة ، في تفسير كلمة قديمة كأوفير لا نجد لها تفسيراً في العربية نفسها بله النقوش العربية الجنوبية القديمة والعربية الشمالية (عربية القرآن) .

نتيجة البحث :

تتفق المصادر الكلاسيكية والعربية على أن الجزيرة العربية ، ولا سيما الجانب الجنوبي الغربي منها ، كانت موطناً للذهب . فكان من الطبيعي أن

يطلب سليمان الذهب فيها ، لا في مكان قصي كالهند أو إفريقية . وكان من الطبيعي أيضاً أن يطلبه في الجانب الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية ، لأنه أقرب أجزائها إليه . وكان أمامه في سبيل ذلك طريقان : طريق البر عبر الصحراء ، وطريق البحر على طول ساحل البحر الأحمر . فآثر طريق البحر ، رغم أن قومه أهل زراعة ورعى لم يتمرسوا بالبحار . ذلك لأن طريق القوافل شاق ، وقد تزيد نفقاته على نفقات الطريق البحري بما يفرضه السبئيون المحتكرون لطريق الصحراء من أجور ومكوس . ولا يصح الاعتراض على ذلك بما قاله بيزنوس وسبق ذكره من أنه لو كانت «أوفير» في سبأ لمث إليها سليمان بقوافل الإبل ، فإن ملكة سبأ جاءت إليه ، كما تقول التوراة ، عبر الصحراء . لا يصح توجيه هذا الاعتراض ، لأن طريق الصحراء كان أيسر على أهل سبأ من طريق البحر ، فقد كانوا خبيرين به إذ تقوم عليه تجارتهم مع الشمال ، كما كانوا أصحاب الكلمة فيه لا يؤدون عنه مكوساً لأحد . وثمة سبب آخر دعا سليمان إلى اختيار طريق البحر ، هو أنه أراد أن يشرك معه حليفه حيرام ، ملك صور ، تودداً (انظر هامش ٤٠) ورغبة في الانتفاع بمهارة الفينيقيين في الملاحة ؛ وربما كان حيرام نفسه هو الذي ألح عليه في ذلك .

كان الجانب الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية هو المصدر الذي يستقى منه سليمان الذهب . والذهب أهم السلع التي كانت تجلب من «أوفير» ،

« فؤفير » إذن في الجانب الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية . نقول إن الذهب أهم سلع «أوفير» ، ونستدل على ذلك بأنها السامة الوحيدة التي يذكرها سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ (« فأتوا إلى «أوفير» وأخذوا من هناك ذهباً أربعمئة وزنة وعشرين وزنة ») ؛ وهذه الآية من مصدر متقدم (انظر الهامش الأول) . ويذكر الذهب وحده أيضاً في أخبار الأيام الثاني ٨ : ١٨ ، ولكن هذه الآية كما قلنا متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٩ : ٢٨ . ويذكر الذهب وحده كذلك في الملوك الأول ٢٢ : ٤٩ . ومما يقطع بأن الذهب أهم سلع «أوفير» ضرب الأمثال ، كما رأينا ، بذهب «أوفير» ، فضلاً عن استعمال كلمة «أوفير» ، كما رأينا أيضاً ، في معنى « الذهب الأوفيري » في أيوب ٢٢ : ٢٤ .

وكان يلي الذهب في الأهمية بين سلع أوفير خشب الصندل أو ، كما يرى جلارز (انظر هامش ٢) ، خشب الإصطرك ، والحجارة الكريمة . فسفر الملوك الأول ١٠ : ١١ يذكرهاها والذهب دون سائر السلع ، وهذه الآية هي أيضاً من مصدر متقدم (انظر الهامش الأول) . كذلك لا نجد سوى هذه السلع الثلاث في سفر أخبار الأيام الثاني ٩ : ١٠ ، ولكن هذه الآية كما قلنا متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ١١ . والحجارة الكريمة سامة عربية بإجماع الآراء ، وكذلك خشب الإصطرك (هامش ٢) . أما الصندل فقد رأينا ما قاله شبرنجر (في صدر

الكلام عن النظرية العربية) عنه من أنه كان ينبت في بعض أرجاء الجزيرة نبات يشبهه ويقاربه في الرائحة .

فالسلم الثلاث الأساسية التي كانت تجلب من « أوفير » موطنها الجزيرة العربية . وفي هذا سند قوى للنظرية العربية ، يضاف إليه أن سفر التكوين ١٠ : ٢٩ يعد أوفير من أبناء يقطان (قحطان ، في جنوب الجزيرة) ، ويضمه بين سبأ (في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة) وحويلة (التي تختلف حولها الآراء) . وأوفير بن يقطان هذا ، أي شعب « أوفير » القحطاني ، هو الشعب الذي يسكن أرض « أوفير » ؛ فليس هناك أوفيران ، أوفير في الجزيرة العربية و « أوفير » في مكان آخر ، كما يزعم بيترز وكاتب مادة « أوفير » في دائرة المعارف الأمريكية .

يتبقى من سلم « أوفير » الفضة والماج والقروود (أو الطيوب إذا صح رأى جلازر المذكور في هامش ٢٩) والطواويس (أو البعید إذا صح رأى نيبور الذي أوردناه تحت عنوان « ملاحظة » في آخر الحديث عن النظرية الإفريقية) . فالفضة كانت غالية دائماً في الجزيرة العربية ، ولهذا رأى بعض الباحثين أنها مقحمة في النص (انظر هامش ٣١ وما يتصل به من المتن) ؛ ولكن من الممكن أنها كانت تستورد إلى « أوفير » . والماج مستورد هو أيضاً ، إما من إفريقية القريبة وهو أرجح ، وإما من الهند البعيدة . والقروود مستوردة هي أيضاً ، إما من إفريقية القريبة وهو

أرجح كذلك ، وإما من الهند النائية . هذا إذا لم يكن المراد النسايس ، كما يقول مونتجمري (ص ٢٩) وقد ذكرنا قوله من قبل ، فإن النسايس لا تزال ترى في مرتفعات اليمن وحضر موت ، فتكون عندئذ سامة عربية . وكذلك الطيوب ، التي يجدها جلازر مكان القروود ، سامة عربية ، بل هي السلعة التي كان يتهاافت عليها الشرق والغرب وكانت مصدر غنى وثروة لعرب الجنوب . يتبقى بعد ذلك الطواويس ، وهي سامة هندية في الأصل ، فلا بد أن « أوفير » كانت تستوردها من الهند ؛ وإذا صح ما يقوله نيبور من أن المراد « العبيد » ، كانت السامه مستوردة أيضا ولكن من إفريقية^(١٤) .

وهذه السلع الأربع (الفضة والعاج والقروود أو النسايس أو الطيوب والطواويس أو العبيد) لا تذكر إلا في سفر الملوك الأول ١٠ : ٢٢ وأخبار الأيام الثاني ٩ : ٢١ ، ولكن الآية الثانية كما قلنا منقولة عن الآية الأولى متأخرة عنها بالطبع . ثم إن الآية الأولى نفسها ، كما يقول كيتل (انظر الهامش الأول) ، مستقاة من مصدر متأخر قليلا عن المصدر الذي استقى منه سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١ ، حيث لا تذكر هذه السلع الأربع . فهذا يدل على أن هذه السلع لم تكن أساسية كالذهب والحجارة الكريمة وخشب الصندل أو الإصطرك .

فسفن سليمان كانت تقصد إلى « أوفير » طالبا لهذه السلع الثلاث أولا ،

وهي من نتاج الجزيرة العربية نفسها ، ولتلك السلع الأربع ثانياً ، وهي مستوردة من إفريقية أو الهند . فإذا صح ما يقوله مونتجومري وجلالزr ونيبور كانت ثلاث من هذه السلع الأربع عربية أصيلة ، وزادت بذلك قوة النظرية العربية . ولا حاجة بنا إلى التدليل على الصلات التجارية التي كانت تربط الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية بإفريقية والهند قديماً . وقد أوردنا فيما مضى (بصدد نقد النظرية الإفريقية) نص ما جاء في كتاب بريبلوس عن التجار العرب في شرق إفريقية . ويقول الكتاب نفسه (الفصل ٢٦) عن عدن : « كانت تسمى « يودايمون » Eudaemon ، وكانت مدينة هامة فيما مضى ، عند ما كانت الرحلة من الهند إلى مصر أمراً لم يتحقق بعد ، وعند ما كانوا لا يجرون على الملاحه من مصر إلى الموانئ الواقعة وراء هذا المحيط ، بل كانوا يأتون جيماً إلى هذا المكان ؛ وفي تلك الأيام كانت تتلقى السلع من كلا البلدين ، كما تناقش الإسكندرية الآن الأشياء التي تجلب من الخارج ومصر معاً . وهذا نص بالغ الأهمية ، لأنه يثبت أن الاتصال البحري بين شمال البحر الأحمر والهند لم يتم إلا في عصر قريب من القرن الأول الميلادي (زمن بريبلوس) أو ، على الأكثر ، في عصر لا يبعد عن القرن الأول كثيراً ، وفي هذا زعزعة للنظرية الهندية ولرأي جلالزr . ثم إن هذا النص يثبت أيضاً أن السفن قبل القرن الأول كانت تستطيع عبور باب المندب إلى عدن ، وفي هذا زعزعة لرأي موريتزr .

فسفن سايمان كانت تستطيع إذن حمل سماع أوفير من ميناء عربى قبل باب
المنذب كمينا، مخا، أو بعدد كمينا، عدن .

هذه الصلات التجارية التى كانت تربط الركن الجنوبي الغربى من الجزيرة
العربية بإفريقية والهند جعلت منه مقصدا لسفن الغرب التى تطلب سماع هذين
البلدين ، فلم تكن سفن سايمان فى حاجة إذن إلى طاب هذه السماع فى مواطنها؛
وفى هذا زعزعة لكلا النظريتين الإفريقية والهندية . ثم إن انتساب أسماء
الماج والقروود والطواويس فى العبرية إلى أصول هندية ليس دليلا على أن
السماع كانت تجتأب من الهند نفسها ، فقد كان باب الاستيراد مفتوحا
كذلك لا يصح الاستدلال على أن « أوفير » فى بلد ما بورود أسماء
مشابهة لأوفير فى هذا البلد ، فكثيرا ما يكون التشابه اللفظى عارضا .
والواقع أن أصحاب كل نظرية من النظريات السابقة لم يعمدوا ، كما
رأينا ، أسماء تشبه « أوفير » . بل إن بيترز (انظر هامش ٢٢) يشق
اسم إفريقية نفسها من « أوفير » .

الركن الجنوبي الغربى من الجزيرة العربية هو فى رأينا مكان « أوفير » .
ولكن قد يعترض على ذلك بما اعترض به بيترز ، كما رأينا ، على النظرية
العربية عامة ، من أن ذهب بلاد العرب كان قليلا بالقياس إلى المقادير
الهائلة التى كانت تصل منه إلى سليمان . وقد يعترض على ذلك أيضا باعتراض
هولسنجر الذى أوردناه من قبل ، وهو أن السنوات الثلاث التى كانت

تستغرقها رحلة أوفير (ذهاباً وإياباً) ، كما تقول التوراة ، يستحيل معها أن تكون « أوفير » في مكان قريب من عصيون جابر .

فهذان الاعتراضان يقومان على أساس التسليم بقصة « أوفير » حرفاً حرفاً . ولكن ألا تجوز المبالغة في هذا المجال الأدبي ، ولا سيما أن الأمر يتعلق بسايمان الذي سارت بذكره الزكبان ، والذي كان يحتاج فعلاً إلى ذهب كثير لتزيين الهيكل وقصر الملك ، وهما فكرة طافت برأس أبيه داود ، وأخرجها هو إلى حيز الوجود ؟ ثم ألا يمكن أن يكون الغرض من المبالغة إظهار حملات « أوفير » وكأنها أبهى من حملات الفراعنة القدامى إلى بنت أو بمنزلتها على الأقل ؟ إن موريتز (ص ٦٦ — ٦٩) يتحدث عن المبالغة في تقدير دخل سايمان من الذهب ، فيقول إن سفر الملوك الأول ١٠ : ١٤ — ١٥ يحمل الدخل السنوي المنتظم ٦٦٦ وزنة = حوالى ٢٠.٠٠٠ كيلوجرام^(٤٥) = ٤٠٠ قنطار إنجائيزي^(٤٦) ، وهو قدر لم يكن العالم القديم كله يستطيع إنتاجه في سنة كاملة . ولكن يضاف إلى ذلك ما كان يأتيه من « أوفير » كل ثلاث سنوات وهو ٤٢٠ وزنة^(٤٧) = ١٢.٦٠٠ كيلوجراما = حوالى ٢٥٢ قنطاراً إنجائيزيا . ويضاف أيضاً ما أتت به إليه ملكة سبأ (الملوك الأول ١٠ : ١٠) ، وهو ١٢٠ وزنة = ٣.٦٠٠ كيلوجراما = ٧٢ قنطاراً إنجائيزيا . فيكون المجموع ٧٢٤ قنطاراً إنجائيزيا من الذهب قيمتها ٢٤ مليون دولار . ومع هذا لم

بمنطام أن يرد دين حيرام (انظر هامس ٤٠) فتنازل له عن عشرين مدينة !
كان سليمان يحجب ذهب كثيرا من بلاد العرب ولا ريب ، ولكنه
لم يكن بهذه الكثرة الهائلة التي تصورها قصة « أوفير » . كان يطلب من
الذهب ما يملك القدرة على شرائه . وبهذا يزول الأساس الذي بنى عليه
كين وبيتروز رأيهما من أن اليهود كانوا يستخرجون الذهب من مناجمه
في روديسيا . ذلك الأساس هو أن اليهود لم يكن لديهم من الموارد
ما يكفي للحصول على تلك المقادير الهائلة من الذهب . ذلك الأساس هو
الذي استند إليه كين وبيتروز ، كما رأينا ، في نقد النظرية الهندية ، وهو
الذي دفع بيتروز إلى وضع « أوفير » في روديسيا الغنية بالذهب ، واضطر
كين إلى أن يجعل مصدر الذهب في روديسيا أيضا وإن جعل « أوفير »
نفسها في جنوب بلاد العرب .

ومما يضعف النظرية الإفريقية أيضا بل يكاد يهدمها ما قاله مالك إيفر
وغيره وأوردناه من قبل ، وهو أن آثار روديسيا ، التي زعم أصحاب هذه
النظرية أنها من بناء الساميين ، تنتمي في الواقع إلى القرون الوسطى ؛ وأنه
لادليل على أن مناجم الذهب القديمة كان يستغلها أناس غير السكان الأصليين .
ونعود الآن إلى الاعتراض الثاني الذي يستهدف له الرأي القائل إن
« أوفير » في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية ، وهو أن السنوات
الثلاث أطول مما تتطلبه الرحلة إلى ذلك المكان والعودة منه . وردنا أن

هذه مبالغة أيضاً ، يراد بها التدليل على أن سليمان كان قادراً على أن يأتي بأنفس السلع من أقاصى الأرض . ولنلاحظ أن ذكر السنوات الثلاث لم يرد في الملوك الأول ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١ ، وهما من مصدرين متقدمين (انظر الهامش الأول) ، ولكن في الملوك الأول ١٠ : ٢٢ ، وهى من مصدر متأخر عنهما قايلاً ، فضلاً عن أخبار الأيام الثانى ٩ : ٢١ ، وهى كما قلنا رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ٢٢^(٤٨) .

هذا إذا فهمنا من العبارة « كانت سفن ترشيش تأتي مرة في كل ثلاث سنين » أن رحلة الذهاب والعودة كانت تستغرق ثلاث سنوات . ولكن ألا يمكن أن يكون المبنى هو أن سليمان كان يبعث بسفنه مرة كل ثلاث سنين ، وعندئذ لا تكون الإشارة إلى زمن الرحلة ولكن إلى المدة الفاصلة بين كل رحلة وأخرى ؟

ونأخذ رأينا فنقول إن سفن سليمان لم تكن في حاجة إلى الذهاب إلى الهند أو إفريقية طالما لسلع « أوفير » ، فقد كانت هذه السلع متوافرة في الركن الجنوبي الغربى من الجزيرة العربية . هذا إلى أن الرحلة إلى الهند خاصة لم تكن ميسورة ، وأن أسانيد النظرية الإفريقية متداعية . ولم يكن الذهب الذى يجلبه سليمان من « أوفير » بالكثرة الخيالية التى تصور لنا ، وإلا لما استطاع أداء الثمن . والسنوات الثلاث التى يقال إن الرحلة كانت تستغرقها ذهاباً وإياباً إما أنها من قبيل المبالغة الأدبية ، وإما أنها تنصب على المدة الفاصلة بين كل رحلة وأخرى ، لا على طول الرحلة نفسها .

الهوامش

(١) في النص العبري « سفينة » ، ولكن مراد الجمع ؛ وهذا أسلوب قديم في العبرية ، ولكن كيتل Kittel (ص ١٦٣ وهامش ٥ فيها) يأخذ الكلمة على ظاهرها المفرد . ثم هو يرى اعتمادا على الملوك الأول ٩ : ٢٦ — ٢٨ و ١٠ : ١١ أن الأمر يتجاوز سفينة واحدة بناها سليمان وزودها بحمام بالرجال ، وهاتان الآيتان ، في رأيه ، متفقتان فيما بينهما تماما ، رغم أنهما من مصدرين مختلفين . وهو يرجع الملوك الأول ١٠ : ٢٢ إلى مصدر ثالث متأخر قليلا ، وهذه الآية تنحدث في رأى كيتل عن سفينتين من سفن ترشيش ، إحداهما لسان والأخرى خيرام .

كذلك يأخذ موريتز Moritz (ص ٧٨ أسفل — ٧٩) الكلمة على ظاهرها المفرد ، ولكنه يفسر الملوك الأول ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١ تفسيراً مختلفا ، وحدث فيهما عن سفينتين لأسفينة واحدة : سفينة لسان ، وأخرى خيرام ؛ ورجال حلة « أوفير » ، يكونوا لذلك يزيدون على المائة عدا . أما الآية الملوك الأول ١٠ : ٢٢ ففيها في رأيه مبالغة ترجع إلى عصر متأخر ، إذ كيف يتأتى السفينة ضخمة (= سفينة ترشيش) السبر في البحر الأحمر الأخر بشباب المرجان ؟ أما الآيتان أخبار الأيام الثاني ٨ : ١٨ و ٩ : ٢١ ، حيث الحديث عن السفن (بالجمع) من خيرام والسفن الضخمة (= سفن ترشيش) التي لسان ، فهما في رأيه من تركية عصر متأخر .

(٢) هذه هي الترجمة المألوفة لكلمة « المنجيم » العبرية ، ولكن جلازر Glaser (١ ، ص ٣٦٦ — ٣٦٧ ؛ و ٢ ، ص ١٤ آخر سفر — ١٥) يرى أن المراد خشب الشجرة المعروفة باسم storax « الإصطرك » (معرب ، عن قاموس النهضة لإسماعيل مطهر) . ويقول Hommel (٣ ، ص ٥٥٣ ،

هامش ٣) إنها شجرة إلماكو elammaku التي كان الملوك الآشوريون يستعملون خشبها في بناء قصورهم ، والتي لابد أنها كانت تنبت في شرف الجزيرة العربية خاصة . وهو يرى أن الكلمة العبرية مأخوذة عن الكلمة الآشورية . وانظر أيضا هامش ١٩ .

(٣) تضيف الترجمة العربية بين كتي « سنوات » و « حاملة » عبارة « أنت سفن ترشيش » ، وقد أسقطناها لأنها ليست في النص العبري .
(٤) في النص العبري بالجمع أيضا .

(٥) في النص العبري التجميع بتقديم الجيم على الميم . انظر الهامش الثاني .
(٦) يرى جلازر (١ ، ص ٣٥٧) أن أوفز في سفر إرميا ١٠ : ٩ وسفر دانيال ١٠ : ٥ ، ومؤوفز في سفر الملوك الأول ١٠ : ١٨ ، محرفتان عن « أوفير » ، ولكن ينكر موريتز ذلك (ص ٨٤ ، هامش ٥) .

(٧) الترجمة اليونانية للعهد القديم ، ويقال إن سبعين مترجماً قاموا بها حوالي ٢٧٠ ق . م .

(٨) الصور الثمانية هي : *ôpheir* و *oupheir* و *sôpheir* و *sôphâr* و *souphetr* و *sôphara* و *sôpheira* و *sôphêra* . ويرى موريتز (ص ٨٤) أن هذا التعدد في الصيغ دليل على أن « أوفير » كانت نسيا مفسيا زمن هذه الترجمة . ويرى كين Keane (ص ٥٣) أن الصيغ المصدرة بالسين ترجع إلى أن أصحاب الترجمة السبعينية كانوا يعتقدون أن « أوفير » هي سفار الواردة في سفر التكوين ١٠ : ٣٠ : « وكان مسكنهم [بنو يفتان الذين منهم « أوفير »] من ميثا حينما تجىء نحو سفار جبل المشرق » . (انظر عن هذه الآية كلام ريتز Bitter الذي نوردته عند الحديث عن النظرية العربية .) وثمة تفسير آخر لهذه السنين يشير إليه عند الحديث عن النظرية الإفريقية .

(٩) كتبها القديس هيرونيوموس Hieronymus (حوالي ٣٤٠-٤٢٠م) .

(١٠) يتناول تاريخهم منذ بدء الخليقة حتى نشوب الحرب بينهم وبين روما .

(١١) هي التي يسميها بطليموس الجغرافي « شبه الجزيرة الذهبية » Aerea

Chersonesus ، ويرى شف Schoff (ص ٢٥٩) أنها شبه جزيرة الملايو ولا ريب .

(۱۲) هي أيضا Abiria في كتاب التسمی بریسوس Periplus ، الفصل ۴۱ . (وقد اعتمدنا فيه على ترجمة شرف .) ونقول سوب (ص ۱۷۵) إنها إفریج جرت Gujarat الآن .

(۱۳) لغة جنس سكن جنوب هندوسيان .
(۱۴) هي سوبارا Soupāra عند بریسوس جمرانی (الكتاب السابع ، الفصل الأول ، فقرة ۶) ، واسمها Suppara في كتاب بریسوس (الفصل ۱۹۲) ، وسوبارة عند الحفرافین . عرب . ونقول سوب (ص ۱۹۷) ، مثلاً .
H. Yule : إنها سوبارا Sopara الآن . على هذا أمین . فبما ثبت انعمانی .
ولكن یجبها شین Cheyne (حمود ۳۵۱) في غرب مالابار نحو زنجبار .

على أن كلام بریسوس يقطع تماماً سبب . فهو صعباً من بریگازا Barygaza (برواش Broach الآن) وكالینا Calliena (كالین Kalyan الآن) الواقعة على الشاطئ ، شرقي من ميناء بومبای ، وعم بعيداً عن جو شمالاً . ونقول برتون Burton ۱ ، ص ۲۶۰) إن الرأي السائد أنها سورت Surat (شمال بومبای) . ولكن يبدو أن هذه المدينة حديثة سبب . كما يقول فن دير ليت Van Der Lath (ص ۲۲۷) .

ومن ضارب م يرويه برتو في كتاب غائب الهند (الذي نشره من درانت) عن سوبارة (أو عن كحيه بور جنوبها) أن رجلاً من غایه قوه فيها « احتار بفكره مینه ، فأخذها بيده ، ودفنها إلى ابنه أو غلامه . وبعثها إلى مریه وأكفها . والفار عندهم من أنف . يؤكل » (ص ۱۶۲) .

(۱۵) ولكن التوابل ليست من لسان التي كان يأتي بها سبب . على حسب التوراة ، من « أوفیر » .

(۱۶) وهم ساسیهدون أيضاً بأن القبطية تسمى على جنوب الهند اسم سوب . Sophir . ويرجع هول Hall (ص ۴۳۴) أن تكون أوفیر على ساحل كونكان Konkan (في غرب الهند بين بومبای شمالاً وجوا جنوباً) أو ساحل كوشن Cochlin (في الجنوب الغربي من الهند) . فإن بعض اسم « أوفیر » كما مرده والمواوس هندية قطعاً ؛ ولكنه يسل بأن « أوفیر » يمكن أن تكون في جنوب

الجزيرة العربية ، وأن لتجار العرب في تلك الأرجاء كانوا يجلبون سلع الهند وبييعونها لرجال سليمان .

(١٧) انظر عنها شف (ص ١٦٥) .

(١٨) له كتاب سابق عن مشكاة « أوفير » صدر عام ١٨٩٥ ، وعنوانه

Das goldene Ophir Salomo's

(١٩) ولكن بيترز لا يترجم المُجِّيم بنحسب الصندوق كما هي العادة بل بالجمع ،

كما يترجم تسكسيم بالدجاج الحبشي لا بالحوواويس . انظر كذلك ص ٢٢١ من كتابه . وانظر الهامش الثاني من هذا البحث .

(٢٠) انظر كذلك ص ٤ و ٢٦٨ من كتابه .

(٢١) يرى شرنجر أيضاً (١ ، ص ٥٩) أن أصحاب الترجمة السبعينية

كانوا يعتقدون أن « أوفير » هي سُفالة ، ولهذا جاءوا بالصيغ السيفية .

(٢٢) يرى بيترز أيضاً (ص ٣ و ٢٤١ — ٢٤٢) أن اسم إفريقية نفسها مأخوذ من « أوفير » .

(٢٣) *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft zur Simbabwefrage*

Gesellschaft . فيينا ، ١٩١١ . المجلد الثامن ، ص ٤٣٢ وما بعدها .

(٢٤) في مجلة *South African Journal of Science* ، المجلد ٢٤ ،

ص ٩٨٤ ، ديسمبر عام ١٩٢٦ .

(٢٥) كان جلازر من أعضاء المشتغلين بالنقوش العربية الجنوبية القديمة ، بل

إنه كشف منها عددا ضخما تتعامل أمامه كشوف الآخرين .

(٢٦) بيترز (ص ٢٣٠ — ٢٣٢) . ويؤيده جلازر (٢ ، ص ١٩) .

(٢٧) استند شف (ص ٩٧) أيضاً إلى هذه الفقرة في الدلالة على أن تفاعل

العرب في الشعوب الزنجية على طول الساحل متقدم على العصر الإسلامي بزمان طويل . وانظر أيضاً ص ٩٨ — ٩٩ من كتابه .

(٢٨) يمكن أن يدرس على النظرية الإفريقية أيضاً بأن رودسيا لم تنتج

الفضة في العصور الماضية . انظر هامش ٣١ .

- (٢٩) بفضل ملر Müller (عمود ٢٦٩) أن يكون التعريب عن * تسميم = جمع الكلمة المصرية القديمة تسم « كاب الصيد » . وهذا رأى بعيد الاحتمال . وقد لقي تصحيح فيبور لأبيد كثير من أسماء ، مثل فنكار Winckler (عمود ١٤٨) وجلالزر (٢ ، ص ١٥) وهمل (٣ ، ص ٥٥٣ ، هامش ٢) . وهذه المناسبة رأى جلالزر (٢ ، ص ١٥ — ١٦) أنها تفسر الكلمة العبرية « قوفيم » لا بالفروود كما هي العادة ، والفروود كانوا من سلالة لا قيمة لها ولا يعقل أن يتجسم رجال عمليان كسليمان وحمرام المضاف في سبيلها ، ولكن بالطيبوب ، لا سيما البخور ، وهو معنى الخذر فيب في النقوش العربية الجنوبية . وقد أمد عمل (نفس المرجع) تفسير جلالزر .
- (٣٠) في بحثه Tharshish und Ophir (برلين ، ١٩٠٣) . وكان قد نشره من قبل في مجلة Zeitschrift für Ethnologie ، العدد ٣٥ (١٩٠٣) ، ص ٢١٩ وما بعدها .
- (٣١) يرى ملر (عمود ٢٦٩) وريكارد Rickard (ص ٢٦٧) أيضا أن الفضة مضممة في النص ، فقد كانت نادرة في منطقة البحر الأحمر والجزيرة العربية . ويضيف ريكارد أن الفضة لم تستخرج أيضا من رودسيا في العصور الماضية ؛ وفي هذا نقد لأصحاب النظرية الإفريقية . وقد ذكرنا من قبل ما قلناه شبرنجر في نقد النظرية الهندية من أنه يستبعد أن تصدر الهند الفضة فقد كانت فيها شديدة الغلاء .
- (٣٢) ولكن جلالزر (٢ ، ص ١٢ و ١٤) يرى أن ميثا هذه هي مسخا Moscha ، ميناء مدينة ظفار (انظر الهامش التالي وما يتصل به من المتن) .
- (٣٣) كانت ميناء مدينة ظفار * جلالزر ١ ، ص ٧٩ آخر سطر — ٨٠) ، وبعدها كتاب بريبلوس (الفصل ٣٢) بأنها كانت مركزا لتجارة اللبان ومقصدا للسفن من الغرب والشرق (وانظر) .
- (٣٤) هي التي سميت فيما بعد أبولوجوس Apologos ثم الأبنية .
- (٣٥) لم يكن جلالزر مقتنعا تمام الاقتناع بمعنى « الضواويس » الذي نجعل عادة الكلمة « تكسيم » العبرية ، ولهذا رأيناه يرحب برأى فيبور في هذا الصدد (انظر هامش ٢٩ وما يتصل به من المتن) .

(٣٦) ولكن الفضة كانت ذلية دائماً في الجزيرة العربية (انظر هامش ٣١ وما يتصل به من المثل) .

(٣٧) انظر أيضاً عن مواضع صنع « أوفير » جلازر ٢ ، ص ١٦ .

(٣٨) كان همل يرى من قبل (١) عام ١٨٨٣ [ص ٨٦ و ١٠٨ - ١٠٩] أن « أوفير » على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية .

(٣٩) قصد أهل صور وملكها حيرام .

(٤٠) نذكر في هذا الصدد ما يرويه العهد القديم (الملوك الأول ٩ : ١١) من أن حيرام ملك صور « قد ساعد سليمان بنخشب أرز وخشب سرو وذهب حسب كل مسيرته » ، فأعطاه سليمان مقابل ذلك « عشرين مدينة في أرض الجليل » . وهذا يدل على أن موارد سليمان لم تسفد في رد المدن ، فتنازل لدائمه عن بعض أرض فلسطين نفسها .

(٤١) هكذا قال كين (ص ٤١) أيضاً من قبل .

(٤٢) ريل (محمود ٣٤٣) يوافق بيرز على ذلك .

(٤٣) يرى غرنجر (١ ، ص ٥٦ — ٥٧) أن الكلمة اليونانية أبيرون *apylon* ومعناها « المائي من النار » أي الذهب النقي الذي لا يحتاج إلى شيء بالنار ، قد روعي في صياغتها أن تكون مقاربة في اللفظ لأوفير التي اشتهر ذهبها بالجودة .

كذلك يرى جلازر (١ ، ص ٣٥٣) أن أبيرون نشأت عن « أوفير » بعد أن زال استعمال هذه تعديداً جغرافياً . ويرى موريتز أيضاً (ص ٨٥ — ٨٦) أن « أوفير » أصل أبيرون ، وأن اليونان نسوا أرض « أوفير » بعد أن أصبح اسمها عاماً عندهم على الذهب نفسه .

(٤٤) إذا صح رأى نيبور نهدم ركن أساسي من أركان رأى موريتز ، فليبد في نظره ، كما رأينا ، السلعة التي كان يشتري بها سليمان الذهب من عرب الجنوب .

(٤٥) على أساس أن الوزن (كيكار في العربية) تساوى حوالي ٣٠٠ كج . ولكن انظر بيرز (ص ٢١٢) وريكارد (ص ٢٤١ و ٢٦٥) . وبلاحد ريكارد أيضاً (ص ٢٦٥) المبالغة في تقدير الذهب المحلوب لسليمان ، وقد لاحظها

أخيراً بنسجبر (ص ٢١٩) كما قد من قبل .

(٤٦) القطار الإنجليزي hundredweight يساوى ٥٠ كيلو جراما .

(٤٧) الملوك الأول ٢٨:٩ ، وقد صارت ٥٠٠ وأخبار الألبه ثمانى ١٨: ٨ .

والآية ثانية ، كما قلنا ، متأخرة منقولة عن الأولى .

(٤٨) بقدر موريتز (ص ١١٣ — ١١٤) ستة شهور الذهاب إلى الجنوب

الغربي من الجزيرة العربية ، حيث تقع « أوفير » في رأيه ، والعودة منه . في منطقة

ابحر الأحمر تهب الرياح من الشمال من مايو حتى أول أكتوبر ، فيمكن معها قطع

طريق الذهاب في خمسة عشر يوما ، هي التي تحتاج إليها السائيق العربية اليوم

للرحلة من السويس (أو العقبة) إلى عدن ، ومن نوفمبر حتى مارس تهب رياح

الجنوب ، فتقطع معها نفس طريق العودة في نصف شهر آخر . ومن من مايو

ونوفمبر كان رجال السفن يستطيعون ممارسة تجارتهم .

المراجع

- Benzinger (J.), *Hebräische Archäologie* (Freiburg i. B. and Leipzig, 1894).
- Burton (Richard F.), *The Gold-Mines of Midian and the Ruined Midianite Cities*, 2nd ed. (London, 1878).
The Land of Midian (Revisited), 2nd vol. (London, 1879).
- *The Cambridge Ancient History*, Vol. III (Cambridge, 1925).
- *The Cambridge History of India*, Vol. I : *Ancient India*, Edited by E. J. Rapson (Cambridge, 1922).
- Caton-Thompson (G.), *Zimbabwe; Antiquity*, vol. 3 (1929), p. 424 - 433.
- Cheyne (T.K.), «Ophir» in *Encyclopaedia Biblica*, vol. 3 (London, 1902), col. 3513 - 3515.
- *The Encyclopaedia Americana* (1938), Article «Ophir».
- Glaser (E.), *Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens*; vol. 2 (Berlin, 1890).
Zwei Publikationen über Ophir (München, 1902).
- Gsell (Stéphane), *Hérodote* (Alger, 1915).
- Hall (H. R.), *The Ancient History of the Near East*, 11th ed., reprinted (London, 1952).
- Hitti (Ph. K.), *History of the Arabs* (London, 1937).
- Holzinger (H.), *Genesis* (Freiburg i. B., Leipzig and Tübingen, 1898).
- Hommel (P.), *Die semitischen Völker und Sprachen*, vol. 1 (Leipzig, 1883).
Die altisraelitische Überlieferung in inschriftlicher Beleuchtung (München, 1897).
Ethnologie und Geographie des alten Orients (München, 1926).

- Hornell (James), Sea-Trade in early times; *Antiquity*, vol. 15 (1941), p. 233-256.
- Naval activity in the days of Solomon and Ramses III; *Antiquity*, vol. 21 (1947), p. 66-73.
- Hüsing (G.), Zur Ophir-Frage; *OLZ*, vol. 6 (1903), col. 367-371.
- Nachträgliches zur Ophirfrage; *OLZ*, vol. 7 (1904), col. 87-92.
- Jastrow (Morris, Jr.), In *A Dictionary of the Bible*, vol. 6 (2nd impression, Edinburgh 1904), p. 81 b-82 a.
- Keane (A. H.), *The Gold of Ophir* (London, 1901).
- Kiernan (R. H.), *The Unveiling of Arabia* (London, 1937).
- Kittel (R.), *Geschichte der Hebräer*, 2nd vol. (Gotha, 1892).
- Lods (A.), *Israel*; translated by S. H. Hooke (London, 1948).
- McCurdy (J. F.), In *A Dictionary of the Bible*, vol. 6 (2nd impression, Edinburgh 1904), p. 85 b.
- Meyer (E.), *Geschichte des Altertums*, vol. 1 (Stuttgart, 1884).
- Montgomery (J. A.), *Arabia and the Bible* (Philadelphia, 1934).
- Moritz (B.), *Arabien* (Hannover, 1923).
- Müller (W. Max), Die Sukiim; *OLZ*, vol. 3 (1900), col. 269-270.
- Niebuhr (Carl), *OLZ*, vol. 3 (1900), col. 69.
- Nowack (W.), *Lehrbuch der hebräischen Archäologie*, vol. 1 (Freiburg i. B. and Leipzig, 1894).
- Peters (Carl), *Im Goldland des Altertums* (München, 1902).
- Price (Gra M.), Article Ophir in *A Dictionary of the Bible*, vol. 3 (6th impression, Edinburgh 1906), p. 626b-628a.
- Randall-MacIver (David), *Medieval Rhodesia* (London, 1906).
- Rawlinson (H. G.), *Intercourse between India and the Western World*, 2nd ed. (Cambridge, 1926).

- Renan (Ernest), *Histoire du peuple d'Israël*, vol. 2 (Paris, 1889).
- Rickard (T. A.), *Man and Metals*, vol. 1 (New York and London, 1932).
- Robertson (Edward), Article «Ophir» in *Encyclopaedia Britannica* (1956).
- Rühl (Alfred), *OLZ*, vol. 6 (1903), col. 341-345, reviewing Carl Peters' *Im Goldland des Altertums*.
- Scheftelowitz (J.), *OLZ*, vol. 7 (1904), col. 315-319, reviewing Gustav Oppert's *Tarshish und Ophir* (Berlin, 1903).
- Schoff (W. H.), *The Periplus of the Erythraean Sea*, translated from the Greek and annotated by . . . (New York, 1912).
- Sprenger (A.), *Die alte Geographie Arabiens* (Bern, 1875).
Zu Glaser's *Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens*; *ZDMG*, vol. 44 (1890), p. 514-520.
- Tarn (W. W.), *Hellenistic Civilisation*, 2nd ed., 4th Impression (London, 1947).
- Thomas (Bertram), *Arabia Felix* (London, 1932).
- Van der Lîth (P. A.), *Livre des Merveilles de l'Inde par le capitaine Bozorg. Texte arabe publié par . . . Traduction française par L. Marcel Devic* (Leide, 1883-1886).
- Winckler (H.), *OLZ*, vol. 4 (1901), col. 141-152, reviewing Rudolf Kittel's *Die Bücher der Könige*.

الفصل الثاني

الطرق التجارية في عهد الخلافة

وصات قبلك هناك ، في البلد الذي تعرفينه خير معرفة ،
وأنا أستنشق الآن الهواء العطر :
وأرقيك وأنت تدخين إلى حيث تقصدون دون أن تضل الطريق ،
وتأقمن المرساة هناك يا ملائكة السفن الغريبة ،
وشرعك منشورة للاستغلال بها ، وصواريك عارية :
لبس ثمة شيء ، من الربف reef المزبد إلى القنعة العظيمة التي يغطيها الجليد
والتي تطل على أشجار النخيل المورقة ، أبهى
منك أو مثلك في الاعتدال والجلال ، مع أنك ساكنة .

— ر . ب . بريندر R. Bridges

و . « غابر طريق » A. Passer-By .

* الرّيف (مغرب) سلسلة من صخور أو كتبان من الزمان يبرز من البحر
(قاموس النهضة لإسماعيل مطهر) . (المرحوم)

** شاعر الإنجليزي (١٨٤٤ — ١٩٣٠) . والأبيات المذكورة من

إحدى قصائده الغنائية القصيرة Shorter Poems . انظر Poetical Works
of Robert Bridges ، الطبعة الثانية (أكسفورد ، ١٩٤٧) . (المرحوم)

النتائج العامة للفتوحات الإسلامية

إن اتخاذ الإسلام أساساً لتقسيم كتابنا إلى فصوله ليس مجرد اتفاق سار عليه الناس . فإن القرآن وحياة محمد والفتوحات الإسلامية الأولى أعظم أحداث شهدتها تاريخ العرب قبل القرن الحالى . ونحن نستطيع أن نميز ثلاث نتائج أساسية فى تاريخ الملاحه العربية :

(١) وقف العرب الآن على شواطئ البحر المتوسط . وعلى الرغم من أن هذه الحركة أفسحت لهم الطريق إلى ثروة مصر وسوريا وثقافتها ، لم تكن المواقب الاقتصادية العامة طيبة كلها . فالإمبراطورية الرومانية كانت قد وحدت حوض البحر المتوسط كله ، فسارت التجارة حرة عبر مياهه . وقد أظهر بيرين Pirenne فى كتابه *Mahomet et Charlemagne* كيف احتفظ بهذه الوحدة سليمة فى أساسها خلال جميع الحروب الأهلية والغزوات التى شهدتها الإمبراطورية فى عصورها المتأخرة ، وإن قسم عراها إلى حين احتلال الوندال لشمال إفريقيا . ولو لم يردّ الفرس سريما على أعقابهم بعد اقتحامهم الحدود فى القرن السابع لقضوا على هذه الوحدة . ولكن أنهاها العرب . « وتحطمت وحدة البحر المتوسط » . وقد تساءل بيرين عن السبب الذى منع العرب من أن تستوعبهم الإمبراطورية التى هزموها ، كما استوعبت الألمان ؟

فوجد الجواب في دينهم . فالسيحية كانت قد دعت وحدة عالم البحر المتوسط : وبعد القرن السابع وجدنا دينين متنافسين ، تؤيد كلا منهما إمبراطورية ، ويقفان كل أمام الآخر بفصل بينهما المضيقان . وبدلاً من أن يصبح البحر المتوسط طريقاً ومعبداً ، أضحي حداً قصلاً وبحراً تستمر فيه الحروب — وهو تغير جاب على الإسكندرية الخراب .

ويبدو أن العرب جاءوا بنعمة واحدة للبحر المتوسط : وهي السفن المثلثة الشراع . وسنتناول ذلك بالتفصيل في الفصل التالي .

(٢) احتل العرب سواحل الخليج الفارسي كلها . واستطاعوا الإفادة من هذا الكسب ، لأنهم في الوقت نفسه وحدوا في إمبراطوريتهم من جديد بين بلاد غربي آسيا (ماعدا الأناضول) ومصر . وكان خفاء الإسكندر قد شطروا شطرين هذه المنطقة الاقتصادية التي كان الفرس القدماء أول من وحدها من الناحية السياسية . وقد رأينا جهود الدول الغربية للتجارة مباشرة مع الشرق من طريق مصر والبحر الأحمر . ولكن كان لطريق أرض الجزيرة ميزة لا يمكن نسيانها ، هي أنه طريق مباشر . وكانت الإمبراطورات المتعاقبة قد حاولت إزالة الحدود غير الطبيعية بين سوريا وأرض الجزيرة ،

* نظرية برين هذه ، التي يلم بها المؤلف ، قد أصبحت الآن معتمدة الأركان كما تقول ن . أبوت N. Abbot في عرضها لكتاب المؤلف بمجلة Journal of Near Eastern Studies (المجلد ١٢ ، ١٩١٣ ، ص ١٤٢) . (المرجع)

وذلك بقضاء كل إمبراطورية على الأخرى ، كما كان شأن البطالة والسلوقيين ، والرومان والبرت ، والبيزنطيين والساسانيين . ولكن باءت كل محاولة بالفشل . وأخيراً انطلق العرب مندفعين من الجنوب ، وأعادوا وحدة الإمبراطورية الفارسية القديمة من جديد .

وكان في هذا بعض العوض عن الحاجز الجديد الذي قام في البحر المتوسط . فالخليج الفارسي والبحر الأحمر لم يعودا طريقين متنافسين لبلوغ روما أو القسطنطينية ؛ وإنما كانا طريقين متساويين يسلك كل منهما لبلوغ ما قاربه من أرض الخلافة . وقد استعملا جنباً إلى جنب طوال احتفاظ الإمبراطورية الإسلامية بوحدةها ؛ وكان مدى استعملها يتوقف قبل كل شيء على سعة سوق أرض الجزيرة ومصر وازدهارها . وقد راجت التجارة بين الخليج الفارسي والهند والصين أيما رواج في عهد العباسيين ، طوال المدة التي كانت فيها بغداد أولى مدن الشرق الأوسط . وكانت ثمة أيضاً تجارة بين الخليج وشرق إفريقية ، كما بُعثت من جديد الطرق القديمة الممتدة من البحر الأحمر .

(٣) والتغيير الثالث الذي جابته الفتوحات الإسلامية أكثر استعصاء على التقدير والتحديد . إذ يبدو أن الناس تشيرهم دائماً الفرص الجديدة التي تتيحها أعمالهم الموقفة ، فيبدون حماسة تتجاوز حدود المألوف في الكشف عن قدراتهم واستغلالها . ويمكن أن نقارن في هذا العدد

عرب القرون الوسطى أهل أئينا القدماء ، بعد رد الفرس على أعقابهم ،
أو بشعوب أوروبا الغربية منذ النهضة . وقد أظهر العرب طوال عدة قرون
نشاطا غير مألوف في جميع ميادين الحياة . وتناول هذا النشاط الحروب
والرحلات والتجارة ، وكذلك كتب الرحلات والجغرافيا
والتاريخ^(٥١) .

العرب في البحر المتوسط

عندما بلغ المسلمون الأوائل السواحل المحيطة بهم ، أظهر بعضهم
ميلا إلى الإغارة عبر البحر . ولم يكن هذا سوى امتداد للغزو الذي
دأب عليه عرب الجاهلية منذ أقدم الأزمان ؛ فكان الرجل « يركب
مركبا » كما يركب جملا ، إما للتجارة وإما طامبا للغنيمة .
وقد نشأت أولى الغارات البحرية من شواطئ جزيرة العرب . فقد
أنبحر عثمان الثقفي ، وإلى البحرين ، من عمان في غارة جريئة على

(٥١) هـ . برن : Mahomet et Charlemagne (باريس ، ١٩٣٧) ؛
والمبارة التي نقلناها مأخوذة عن ص ١٣٢ . و ا . ج . توينبي A. J. Toynbee :
A Study of History ، الجزء الأول (لندن ، ١٩٣٤) ، ص ٧٥ وما بعدها .
وس ٣٤٩ ، عن وحدة غربي آسيا .
* عثمان بن أبي العباس الثقفي . (المترجم)

ساحل الهند عند تانه بالقرب من بومباي : ووجه أخاه إلى خور الدَّيْبِل عند مصب نهر السند (٦٣٦ م) . وأراد العلاء (الترجم : ابن الحضرمي) ، خليفته في ولاية البحرين ، أن يظهر جراته وإقدامه ، فعبر إلى فارس وتوغل فيها بعيداً حتى إصطخر (برسبوليس Persepolis) ، وكان هذا أيضاً بتحريض من أهل ولايته . ولكن تحطمت سفنه ، واضطر إلى أن يعبر أرض العدو إلى البصرة (٦٣٨) في رحلة مخوفة بالأخطار . وقد شنت هذه الغارات رغم الأوامر الصارمة التي أصدرها الخليفة عمر بن الخطاب (٦٣٤ — ٦٤٤) ناهياً عنها ، ولقيت منه استنكاراً شديداً حين نعى إليه خبرها . فقد كان

* انظر عن تانه كتاب بروتك المذكور في هامش ٦٥ ، ص ٢٢٧ ؛ وفران (المرجع المذكور في هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٩٦ ، هامش ٦) . وهي لا تزال قائمة حتى اليوم (Thana في الخرائط الإنجليزية) . (المترجم)

** المفيدة . ووجه أيضاً أخاه الحكيم إلى بروص (بلاذري ، انظر هامش ٥٢) . وبروس هي بروتش في الخرائط الإنجليزية ، والتسمية الهندية بهروج . وبهذه المناسبة نلفت النظر إلى أن مترجم مادة بهروج في الترجمة العربية لدائرة المعارف الإسلامية لا يغير عند ذكر عدد السكان بمنطقة بهروج ومدينة بهروج . وكان يجدر به أن يشير إلى الاسم العربي بروس . (المترجم)

*** « فاق العدو فظفر » (بلاذري) . ولا يعرف مكانها على وجه التحديد (انظر مادة « ديبيل » بدائرة المعارف الإسلامية) . (المترجم)

**** لما رجع جيش عثمان الثقفي من تانه ، كتب إلى عمر بن الخطاب ذلك ، فكتب إليه عمر : يا أخا نقيت حملت دودا على عود ، وإني أحاط بالله أن لو أصيبوا لأخذت من قومك مثله . (المترجم نقلاً عن البلاذري)

رجالاً من الحجاز يمد البحر موطننا الأخطار ؛ وكان لحسن إسلامه واتباعه سياسة النبي وأبي بكر يأتى المخاطرة بأرواح المسلمين فى حملات لا جدوى منها ، ولم يأمر عمر نفسه بتسيير حملة كهذه إلا مرة واحدة ، وكان ذلك ضد الأحباش رداً على هجماتهم على السواحل العربية (٦٤١) . وقد أعمل المسلمون يد النهب والسلب فى أدولس ، ولكنهم هزموا على الأرض . وكان هذا مصداقاً للخائفة فى حيطته وحذره ^(٥٢) .

وسأل معاوية ، والى الشام ، عمر بعد ذلك أن يأذن له بغزو قبرص . فأبى عمر . وينقل إلينا الطبرى روايات مختلفة عما دار بينهما من مكاتبة : وهى روايات ألف بينها ميور Muir تأليفاً حسناً فى حكاية واحدة ، وذلك فى كتابه عن « الخلافة » ، حيث يقول :

« كان معاوية يحس إحساساً قوياً منذ عهد طويل بالحاجة إلى أسطول يشد من أزره ، وقد ألح فى الواقع على عمر فى غزو البحر ،

(٥٢) البلاذرى ، ص ٣١ — ٣٢ ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٥٤٦ — ٢٥٤٨ و ٢٥٩٥ . وانظر عن الهند م . إسحق فى بحثه A peep into the first Arab expeditions to India under the Companions of the Prophet ، مجلة Islamic Culture ، الجزء ١٩ (أبريل ١٩٤٥) ؛ وب . ن . بختى خان لىدى فى بحثه The probable date of the first Arab expeditions to India ، مجلة Islamic Culture ، الجزء ٢٠ (يوليو ١٩٤٦) . وانظر عن نهب أدولس كامروز : Le mer Rouge ، القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ٣٢٢ .

وكتب إليه يقول : « يا أمير المؤمنين إن بالشام قرية يسمع أهلها نباح كلاب الروم وصياح ديوكهم ، وهم تلقاء ساحل من سواحل حمص » . ولكن عمر كان يرهب البحر ، فكتب إلى عمرو أن صف لي البحر ثم اكتب إلى بخبره ، فكتب إليه : « إني رأيت خلقاً كثيراً يركبه خلق صغير ، ليس إلا السماء والماء ، إن ركن خرق القلوب ، وإن تحرك أزعج العقول ، يزداد فيه اليقين قلة والشك كثرة ، هم فيه كدود على عود ، إن مال غرق ، وإن نجح ربح » . فلما قرأ عمر هذا الوصف انزعج ، كتب إلى معاوية ينهيه عن ركوب البحر ، ويقول : « إنا سمعنا أن بحر الشام يشرف على أطول شيء على الأرض ، يستأذن الله في كل يوم وليلة في أن يفيض على الأرض فيغرقها ، فكيف أحمل الجنود في هذا الكافر المستعصب . وتالله لمسلم أحب إلى مما حوت الروم . فإياك أن تعرض لي ، وقد تقدمت إليك ، وقد علمت مالتى الملاء منى ولم أتقدم إليه في مثل ذلك » .

هذه القصة المشهورة ، مع ما يتسم به الأدب العربي من عناية بالبر دون البحر ، هي منشأ الاعتقاد السائد أن العرب لم يكونوا شعباً بحرياً في أى يوم من الأيام . ولكن هذا الاعتقاد خاطئ ، إذا أخذ على إطلاقه ،

* في القاموس المحيط برف كفرج ونصر برقا وبروقا تعبر حتى لا يعترف أو دهش فلم يبصر . (المترجم) .

** ترى ن . أبيوت في عرضها الكتاب المؤلف (ص ١٤١) أنه لا يصح =

كما يتبين من تاريخ العرب قبل الإسلام وحده . وتدل القصة في الواقع على أن عرب الشمال أيام الإسلام لم يكونوا يعنون بالبحر ، وعلى أن عمر كان يستهدى المنطق السليم وهو يكبح قواده عن المخاطر التي تنطوي على التهور . وتكمن وراء القصة ، على ما فيها من حلي ووشى ، هذه الحقيقة وهي أن العرب لم تكن لديهم في أول الأمر خبرة بالبحر ، ولعلمهم لم يكن لديهم أيضاً عدد كاف من السفن يصارعون به الأسطول البيزنطى إذا التقوا به . وقد اتضح مما قلناه فيما مضى أن النشاط البحرى للعرب القدماء كان مقصوراً على التجارة والقرصنة . فما كان لأهل اليمن وعمان والبحرين ممن اشتركوا في غزو مصر والشام ، وإن كثروا ، أن يفتنوا شيئاً بما يعرفونه عن البحر إذا دارت فيه رحى القتال^(٥٣) .

== أن تفسر هذه قصة بأن الخليفة عمر كان يرهب البحر ، فقد عارض أصاً من قبله . . . بنو عمرو بن العاص عليه من تتبع مصر رغم أن طريق القزو كان سيئاً لبحر لا البحر ، وخليفة إذن كان يخشى قبل كل شيء أن تطرف حدود إمبراطوريته إلى حد يخشى منه عليها . (المرجع)

* هل كان العرب في بدء الإسلام خيرين فعلاً بالبحر والملاحه ؟ انظر في هذه المسألة دائرة المعارف الإسلامية ، المجلد ، مادة « سمكة » (ص ١٩٣ - ١٩٤ ب من نسخة الإنجليزية ، والمادة رقم هـ ، كندرومان (H. Kindermann) (المرجع)

(٥٣) الطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٨١٩ - ٢٨٢٢ . كذلك و .
 • The Caliphate, its Rise, Decline and Fall : W. Muir
 • تقييد ت . هـ . وبر T.H. Weir (إدبيره ، ١٩٢٤) ، ص ٢٠٥ (ومنها اقتنا) .

ولكن كان معاوية على حق من حيث البدأ . فقد كان الموقف في البحر المتوسط غيره في سائر البحار . ذلك أن إنشاء قوة بحرية كان من ضرورات الدفاع فيه عن الإمبراطورية الجديدة . فالعهد لم يكن بعيداً بفقدان الساسانيين ثمرة فتوحاتهم في الشرق الأدنى لفشلهم في هذا المضمار : فقد انتفع هرقل *Heraclius* انتفاعاً بارعاً بما كان يمتاز به من قوة بحرية ، فأنزّل جنوده على ساحل كيايكا *Cilicia* ، ودق إسفيناً اضطر العدو إلى الجلاء ، عن الأناضول . وقد عجز الجيش العربي نفسه طويلاً عن الاستيلاء على جزيرة أرادوس *Aradus* (أرّواد) وعدة مدن على ساحل الشام ، لأنها كانت تتلقى الأمداد من القسطنطينية بالبحر دون عائق أوفيد . ولم تسقط الإسكندرية أول مرة إلا بمعاونة قيرس أو المقوقس ، بطريك الملكانيين وآخر الحكام النصارى في مصر . وفي عام ٦٤٥ جاء ثانية أسطول بيزنطى بقيادة منويل *Manuel* ، ودخل الميناء غير مدافع ، واستعاد الإسكندرية . وكان يمكن أن يقوم هرقل آخر ، ويستعيد مصر دون رجعة ؛ ولكن عجز البيزنطيين وحياد القبط ساعدا على استعادة هذه المدينة التي كان يمكن أن تستعصى على أى غزو من البر ، حتى على يد قوات عمرو بن العاص الهائلة . فكان في هذه

* يسميها الضربى (القسم الأول ، الجزء الثانى ، ص ٢٦ ، س ١٩)
« قالوقية » . (المترجم)

الأحداث كلها درس بين القواد العرب الذين كانوا يشهدونها ، وإن عجز الخليفة في المدينة عن إدراكه .

وأخيراً ظفر معاوية بموافقة عثمان ، ثالث الخلفاء الراشدين (٦٤٤ — ٦٥٦) ، على شن غارة تأديبية على قبرص ، بشرط أن يأخذ امرأته معه . فاستهدفت الجزيرة لغارة موقعة عام ٦٤٩ ؛ وفي السنة التالية استولى المسلمون على أرواد . وفي عام ٦٥٥ ، أي بعد مرور أقل من عشرين عاماً على نزول العرب لأول مرة إلى الشواطئ الشرقية للبحر المتوسط ، عقد لواء النصر للعرب في الموقعة البحرية الكبيرة التي تسمى ذات الصواري ، وذلك تجاه ساحل ليكيا Lycia بالقرب من فوينكس Phoenix . ولم يمض زمن طويل حتى كان العرب يغيرون على صقلية ويهددون القسطنطينية نفسها بأسطولهم^(٥١) .

وفي القرون اللاحقة كان الأسطول البيزنطي وافقاً للعرب دائماً بالمرصاد في شرق البحر المتوسط ؛ والحق أن غاراته على سواحل سوريا وفلسطين ومصر كانت طويلة مبعث رهبة وخوف . ولكن تمكنت

(٥٢) أ . ج . بتلر The Arab Conquest of Egypt : A. J. Butler

(أكسبرد ، ١٩٠٢) ، ص ١٢١ — ١٢٥ ؛ وفيليب خوري حن : History of the Arabs ، الطبعة الثانية (لندن ، ١٩٤٠) ، ص ١٦٧ ؛ وكايتاني ، المجلد السابع ، ٢٨٠ ، الأقسام ١١ — ٣٣ . (المترجم : وانقر أيضاً في أمر قبرص البلاذري ، ص ١٥٢ — ١٥٨ .)

أساطيل العرب من بسط سيادتها على غربى البحر المتوسط ، وإن بدا منها كثيراً ميل إلى القرصنة الخالصة . على أن ذلك التاريخ ليس جزءاً من موضوع هذا الكتاب . ولكن لعلنى لا أبعد عن الموضوع إذا تناولت مسألة الأعمال الجريئة الأولى التى قام بها العرب فى البحر المتوسط ، وكيف أمكن تحقيقها فى مثل هذا الزمن القصير الذى يدعو إلى المعجب والدهشة .

كان الحدث الفاصل هو موقعة ذات الصوارى . وكان خوض معركة بحرية يتطلب عدة أمور : قواعد بحرية ، وتشمل الأحواض وأماكن بناء السفن ومواد البناء ومهارة البنائين ؛ ثم السفن الحربية وما يتبناها من ملاحين مدربين وجنود بحريين وضباط . وكانت الإسكندرية قاعدة بحرية كاملة ، تشتمل على ميناء رائع وأحواض متسمة لبناء السفن وبنائين من الأقباط ؛ وقد عرفت مصر دائماً بصناعاتها الماهرة ، ولا ريب فى أن الأقباط أفادوا من علوم اليونان التى كانت الإسكندرية مركزاً لها منذ إنشائها . ولم يكن ينقص سوى الخشب الجيد ، الذى تفتقر إليه مصر ؛ فلم يكن بد من جابه من سوريا أو غيرها . وكانت موانئ سوريا ، ولا سيما عكا وصور ، قواعد أبحر منها جزء من الأسطول الذى اشترك فى ذات الصوارى . ولكن الساحل السورى كان فى ذلك الوقت عاطلاً من بناء السفن . فقد أقام معاوية هذه

الصناعة خلال خلافته (٦٦١ — ٦٨٠) ، ومن الغريب أن نقرأ في كتب التاريخ أنه نقل العمال الفرس المقيمين في أنطاكية وحص وبعليك إلى صور وعكا وغيرها من الموانئ ، — وهذه نتيجة مؤسفة لاضمحلال الفينيقيين الذين كانوا في وقت من الأوقات يبنون السفن لأساطيل أرض الجزيرة !

فلا بد أن الأسطول الذي خاض المعركة بنى كله في الإسكندرية . فالإيونان كانوا قد أخذوا معهم ولا ريب كل السفن التي كانت موجودة وقت تسليم الإسكندرية أول مرة (٦٤١) ، فكان لا بد من بناء الأسطول العربي كله من جديد . ولا بد أنه كان يتكون من درامين من الطراز البيزنطي العادي ، وهي سفن حربية سريعة خفيفة تشتمل على طبقة أو طبقتين من المجاديف ؛ فسفن البحر المتوسط القديمة ذات الشراع المربعة كان يمكن استعمالها في الرحلة لا الحرب . فمن كان رجال الأسطول ؟ إننا لا نعرف شيئا عن القسم الشامي . ولكن في القسم المصري على الأقل كان الملاحون والمنجدفون والقائمون على الدفة الخ من القبط . وهذا أمر محتمل في ذاته ، بل إننا نعرف أيضا أن القبط ظلوا بعد ذلك

* جمع درمونة معرب dromon في اليونانية ، التي ترجع إليها أيضا الكلمة المقابلة في السريانية ، انظر غرينكل (المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢٢١) .
(المرجع)

بمن طويل يُخفَّصون للأسطول . فأوراق بردى أفروديتو Aphrodito
(حوالى ٧١٠) تدل على أن القبط كانوا يُجندون فى صعيد مصر للعمل
فى أحواض السفن بالإسكندرية ، والاشتراك فى الفارات (kourna)
السنوية ؛ بل إنهم كانوا يرسلون للعمل فى الأساطيل التى تتخذ قواعدها
فى الشام . وفى منتصف القرن التاسع ، كان القبط لا يزالون يعملون فى
بناء السفن بمدن الدلتا الساحلية وفى الأساطيل ؛ ويشكو الأسقف
ساويرس بن المقفع من أنه حوالى عام ٨٥٥ كان على القبط أن يأتوا
هم بسلاحهم ويؤدوا نفقاتهم عن الرحلة إلى القاعدة . وكان يمكن فى ذلك
الوقت أن يوجد بين الحين والحين مسلمون يصلحون للعمل فى البحر مكان
المسيحيين ، ولكن كان العرب أيام ذات الصوارى يأنفون العمل فى
الملاحة . وإنما كان منهم الجنود البحريون ، الذين اضطلموا فعلا بعبء
القتال . أما أمراء البحر والقباطنة ، فكان أسهام رتبة على الأقل من
العرب . وكان الجانب المصرى من الأسطول تحت قيادة والى مصر ،
عبد الله [المترجم : ابن سعد] بن أبى مروح ، والجانب الشامى تحت
لواء أبى الأعور . وربما كان فى الجانبين ضباط من القبط ؛ ولكن
لا ريب فى أن الأساطيل البيزنطية كان يقودها دائماً أمراء بحر من

* هى كوم شفاو أو أشقوه على بعد نحو سبعة كيلو مترات إلى الجنوب الغربى
من طابا فى صعيد مصر . (المترجم)

اليونان ، كانوا كلهم ممن غادر مصر : فكان يعوق العرب في الواقع
افتقارهم إلى القواد البحريين المجريين . ولكن الخطط التكتيكية في ذلك
المصر هونت من خطورة هذا النقص ، كما سنرى .

أقامت من مصر مائتا سفينة ، وأبحر من الشام عدد غير معروف .
ولعل غرض الحملة العربية كان النزول إلى ساحل ليكيا واقتطاع أشجار
السرو لبناء السفن ؛ فالمعروف أن العرب بعثوا بحملة مماثلة إلى فوينكس
عام ٧١٥ لهذا الغرض . واقترب الأسطول البيزنطي ، وكانت عدته
خمسمائة سفينة . وتقول الرواية العربية إن العرب عرضوا القتال على
البر ، ولكن أثر البيزنطيون الحرب في البحر . ومن المحتمل أن هذه
الرواية ، صحت أو لم تصح ، تدل على موقف الفريقين قبل المعركة .
والخطط التكتيكية التي استعملت في الواقعة جعلتها شبيهة بمعركة برية ،
فسفن الفريقين كانت متشابهة والرجل يحاربون بالسهم والسيوف .
وكانت هذه الخطة في القتال توافق المحاربين العرب . وهي تذكرنا
بالخطط التكتيكية الرومانية في معركة « الغربان » corvi (تجاه ميلاي
Mylae) (المترجم : على الساحل الشمالي لصقلية ، عام ٢٦٠ ق . م) .

* دارت هذه الواقعة ضد أسطول قرطاجنة . وقد سميت معركة « الغربان » لأن
سفن الرومان التي اشتركت فيها كانت مجهزة بروافع أو « وشاب » cranes
طويلة ذات أطراف معدنية مدببة ، تقذف فوق ظهور السفن المعادية ، فتنفذ فيها =

ولكن لما كانت الموقعة قد دارت في عرض البحر ، فمن الصعب أن نعتقد أن العرب حاصروا الأسطول البيزنطي في مكان ضيق . وإنما يبدو أن هذا كان أسلوب القتال في ذلك العصر ، ففي عام ٥٥١ سارت على نفس هذا المنوال معركة سيننا جليكا Sena Gallica بين القوط الشرقيين Ostrogoths واليونان . وقد ظفر اليونان عندئذ لأنهم راعوا حسن النظام بينما عجز القوط عن المبادعة بين سفنهم على أساس سليم . ومن الجلي أن الملاحين القبط وقفوا في أداء دورهم في موقعة ذات الصواري ، وأعانوا العرب على انتزاع النصر بسيوفهم . وقد أريق دم كثير من كلا الفريقين ونزل العرب إلى ليكيا بعد المعركة . وهكذا تحقق النصر بجهود الملاحين القبط وسيوف العرب معا . مع أدنى نصيب من القيادة البحرية . وربما كان الحظ مواتيا للعرب ؛ فهو عادة يحالف من كان أقوى عزمًا وتصميمًا (٥٥) .

== لأطراف المدينة ، فلا تستطيع السفن حراكا ، فينقض عليها الملاحون اجنود . وقد شبهت هذه الروافع بالقربان لأنها كمنقار القراب في الشكل . انظر The Cambridge Ancient History ، الجزء السابع (كمدج ، ١٩٢٨) ، ص ٦٧٨ — ٦٧٩ . (المترجم)

* ميناء سينيجاليا Senigallia الآن ، على ساحل إيطاليا الشرقي . (المترجم) (٥٥) الطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٨٦٥ — ٢٨٧٠ ؛ والبلاذرى ، ص ١١٧ — ١١٨ ؛ وابن عبد الحكم ، فتوح مصر ، ط اشارلز توري C. C. Torrey (نيوهيفن ، ١٩٢٢) ، ص ١٨٩ — ١٩١ ؛ وثيوفانس ==

وما كان اتخاذ العرب من الإسكندرية قاعدة بحرية لينقذها من
الاضمحلال السريع . ولقد رأيناها في مجدها القديم مركز التجارة بين
عالم البحر المتوسط والشرق . وعلى الرغم من أن التجارة مع الشرق
كانت هزيلة منذ عهد طويل ، ظلت الإسكندرية سوقا كبيرة وميناء

. Chronographia : Theophanes = ٦١:٦ . انبوء اليهودي (٦٥٥) .
The Aphrodito . الخلد الرابع . Greek Papyri in the British Museum و
Papyri ، ط . ه . ب . ، H. L. Bell (لندن ، ١٩١٠) ، المقدمة .
س XVIII و XXXV - XXXII و أرقام ١٣٤٩ و ١٣٥٣ و ١٣٧٤ و
١٤٣٤ و ١٤٣٥ و ١٤٤٩ . وساورس بن الخلف : History of the Pat-
riarchs of the Egyptian Church (تاريخ حياة البطاركة) ، الجزء الثاني ،
قديم الأول ، نشره وترجمه كتي عبد النبي و . ه . ب . بورمستر
O. H. E. Burmester ، جزءان (القاهرة ، ١٩٤٣) ، الورقتان ١١٥
و ١٢٤ ب . وكاتاني ، الخلد ثامن . ٣٤٤ هـ . الأقسام ١٨ - ٢٩ . وانظر عن
سبنا جايا ، بروكويوس في كتابه Gothic Wars . الكتاب الرابع ، فصل
٢٤ ؛ ويوري : Later Roman Empire . الجزء الثاني ، س ٢٥٨ - ٢٦٠ .
وانظر عن فوينسكس عام ٧١٥ Cambridge Medieval History ، الجزء
الثاني (كبريدج ، ١٩١٣) ، س ٤١٥ . بيلم . و . بروكس E. W. Brooks .
وانظر عن سفن البيزنطيين الحربية و . ل . روجرز W. L. Rodgers :
Naval Warfare under Oars, 14th - 16th Centuries (أنابوليس
Annapolis ، ١٩٣٩) ؛ ونور C. Torr : Ancient Ships (كبريدج ،
١٨٩٤) ؛ و . ر . ه . دولي R. H. Dolley في بحره The warships of
the Later Roman Empire ، مجلة Journal of Roman Studies ،
الخلد ٣٨ (١٩٤٨) ، س ٤٧ - ٥٣ والصورة الخامسة .

عظيما ، تصدر عنه خاصة سفن الجبوب التي كانت تمتد القسطنطينية كما كانت تزود روما من قبل . وكان أول ما عمله السادة الجدد أن حولوا قمح مصر لإطعام أهل المدينة الجوع . فظل هذا القمح عاما أو عامين ينقل عبر الصحراء ، إلى سيناء ، وغربي الجزيرة العربية . ولكن بادر عمرو على عجل ، حتى قبل إخضاع مصر كلها ، إلى فتح قناة تراجان من جديد مستخدما السخرة في ذلك (٦٤١ — ٦٤٢) . وشحن أول ما شحن عشرين سفينة قمحا عند أرصفة ميناء بابليون ، سارت في قناة القلزم ، ثم في البحر الأحمر قاصدة إلى الجار ، ميناء المدينة (قبل ٦٤٤) . وظلت القناة مفتوحة بعد ذلك . وإن لم يمكن استعمالها إلا وقت الفيضان لما طرأ على ذلك الجزء من مصر خلال المصور من ارتفاع بطنى ، في مستوى الأرض . وظلت الإمدادات ترسل عاما بعد عام قرونا عدة . وإن كانت تنقطع حيناً بعد حين . ومن المحتمل أنها لم تلبث حتى أخذت تفرغ في جدة ، ميناء مكة الجديد . وكان سكان مكة نفسها قد ازدادوا عندئذ زيادة كبيرة استتبعها مطالب الحج ، فلم تلبث جدة أن أصبحت أكثر موانئ البحر الأحمر حركة ونشاطا .

واقترح عمرو أيضاً شق فرع للقناة من بحيرة التمساح إلى البحر المتوسط شمالا ، كقناة السويس الآن ، ولكن لم يأذن له عمر خوفا من أن تعبر أساطيل الروم إلى البحر الأحمر وتمتعض طريق الحجيج .

وينبغي أن نذكر أن العرب في السنوات الأخيرة من خلافة عمر لم يكن قد استتب لهم الأمر بعد في مصر . وكان من المنتظر أن نجد الأمن ميسوط الجناح على البحر الأحمر ؛ ولهذا أعجب حين تذكر القلزم في أوراق بردي أفروديتو على أنها قاعدة بحرية (حوالى ٧١٠) . فإما أن العرب على الساحل الغربى للجزيرة العربية استأنفوا عاداتهم القديمة قدم الزمان ، وإما أن قبائل النوبة التى لم تخضع بعد كانت تهاجم سفن المسلمين . ونذكر بابليون أيضا على أنها قاعدة بحرية ؛ وكانت أحواضها فى الداخل بمأمن من الفارات ، وكانت تستطيع إنفاذ الأساطيل إما إلى الإسكندرية وإما إلى القلزم . وإلى جوار بابليون ، أخذت الفسطاط تصبح المركز الجديد للسكان فى مصر . ولم يكن يقيم فى الإسكندرية عام ٨٦٠ سوى مائة ألف ، وإن بلغ سكانها إبان ازدهارها نحو ستمائة ألف ؛ وفى المكان الذى كانت تقوم فيه من قبل كنيسة القديس مرقس أصبح يرى عندئذ دير خارج أسوار المدينة . وكانت يد الخراب قد امتدت إلى الفاروس Pharos (المنار) العجيب ، وعزّ العالمون بطريق إصلاحه (٥٦) .

(٥٦) ابن عبد الحكم ، ص ٢٢ — ٢٤ (المراجع : بحواب ١٦٢ — ١٦٤) ؛
والبلادى . ص ٢١٦ ؛ والطبرى . القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٥٧٦ —
٢٥٧٧ ؛ والمقدسى (المكتبة الجغرافية العربية ، المجلد الثالث) المراجع :
انظر العنوان كاملا فى هامش ٦٤ [] ، ص ٧٩ و ٨٣ و ١٠٤ و ١٩٣ ؛ وكان
الحجاز فى القرن العاشر لا يزال يعول على مصر فى زاده من القمح . وكابنانى ، —

تجارة الفرس والعرب البحرية مع الشرق الأقصى

كان المحيط الهندي على عكس البحر المتوسط بحر أمن وسلام . فقد كانت شطآنه الغربية تحت سيطرة المسلمين ، وكان أقرب الأعداء قراصنة الشمال الغربي من الهند . ولهذا نجد في هذا العصر توسعا تجاريا عظيما في هذا المحيط .

وقد رأينا (في ملحق الفصل الأول) أن ثمة بعض الأدلة الضعيفة على أن الفرس كانوا يقومون برحلات تجارية إلى الصين في عصر الساسانيين . وعلينا أن نبين الآن كيف أن عصر الخلفاء الأمويين كان يشهد فيما يحتمل مثل هذه الرحلات ، وكيف أن العرب ورثوا هذه التجارة فازدهرت بها معيشتهم رغم انقطاعها بين الحين والحين . وكان هذا الطريق البحري ، الممتد من الخليج الفارسي إلى كانتون ، أطول

== المجلد الرابع ، ٢١ هـ ، الأقسام ١٣٦ - ١٤٠ و . Greek Papyri in B. M. ، الجزء الرابع ، المقدمة ، الصفحات السابق ذكرها (المترجم : في هامش ٥٥) ، كذلك الرقمان ١٣٤٦ و ١٤٦٥ ؛ وقارن بذلك الجزء الثالث ، الرقم ١١٦٢ . وبتلر ، ص ٣٤٥ - ٣٤٨ و ٣٧٢ و ٣٨٩ - ٣٩٨ (الفاروس) . وب . كاه ، P. Kahle في بحثه Zur Geschichte des mittelalterlichen Alexandria ، مجلة Der Islam ، المجلد ١٢ ، سنة ١٩٢٢ . وانظر عن الفتاة بوزنر ، البحث السابق ذكره (المترجم : في الهامش السابع) ، وهو مجلة Chronique d'Égypte (عام ١٩٣٨) .

طريق استعماله الإنسان على نحو منتظم قبل التوسع الأوربي في القرن السادس عشر ، فسلوكه عمل جليل جدير بالعبادة والاهتمام . ويرجع الفضل في قيام تجارة بحرية بين الخليج الفارسي والصين في هذه الفترة من التاريخ إلى قيام إمبراطوريتين عظيمتين معا على طرفي الطريق . فقد اتحد العالم الإسلامي كله من أسبانيا إلى الهند أيام الخلفاء الأمويين (٦٦٠ — ٧٤٩ م) ، ثم أكثر من وزن (٧٥٠ — ٨٧٠) في ظل العباسيين عدا أسبانيا وشمال إفريقيا . وفي الصين ماسكت أسرة تانج Tang (٦١٨ — ٩٠٧) على إمبراطورية متحدة حتى آخر أيامها ؛ وأعم جنوب الصين قرنين ونصف قرن (٦١٨ — ٨٦٨) إسلام لم يكذب يعكس صفوه شيء .

ونحن نستمد معلوماتنا عن الرحلات الفارسية الأولى من المصادر الصينية ، التي تشير إلى سفن الـ « بؤ — س » . والرأي (وإن لم يخلص من الريبة والشك) هو أن هؤلاء الناس فرس ، أي زرادشتيون يتكلمون الفارسية — فمن الطبيعي أن يُعدّ المسلمون الذين ينحدرون من أصل إيراني ويتكلمون العربية من الـ « تا — شي » Ta-shih ، أي العرب^(٥٧) وقد ظل الزرادشتيون ، الذين يسميهم العرب المجوس ، كثرة

(٥٧) انظر عن معنى الـ « بؤ — س » حسن : Persian Navigation .

ص ٩٧ وما بعدها ؛ وب . لوفر Sino-Iranien : B. Laufer (شيكاغو) .

السكان في إيران بعد الفتح الإسلامي زمننا طويلا ، كما كان شأن المسيحيين في مصر وغيرها . وكان العرب الفاتحون يميلون إلى أن يتركوا لهم الملاحه ، وهي حرفة لم تكن تسمو في أنظارهم .

ويرجع أول ما نعرفه إلى عام ٦٧١ ، عندما ركب الحاج الصيني إى — تشنج I-ching سفينة « فارسية » Po-ssu في كانتون ، فأبحرت به جنوبا إلى بهوجا Bhoga (بالمبانج Palembang ؟) في الجنوب الشرقى من سومطرة . وفي عام ٧١٧ أبحر هندي من سيلان إلى بالمبانج في قافلة من ٣٥ سفينة « فارسية » Po-ssu ، تحطم أكثرها . وأخيرا وصل الهندي إلى كانتون ، عام ٧٢٠ — ولا نعرف على وجه واضح أكان وصوله في سفينة فارسية أو لا . وثمة رواية صينية عن « الفرس » Po-ssu عام ٧٢٧ ، تصف رحلاتهم إلى سيلان والملايو ، ثم تقول : « وهم يبحرون أيضا في سفن كبيرة إلى بلاد هان [الصين] ، قاصدين مباشرة إلى كانتون طالبا للسلوجات الحرير وأمثالها من السلع » .

وكان « للفرس » Po-ssu قرية كبيرة جدا في جزيرة هاينان

(= ١٩١٩) . ومما يبعث على الخيرة أن هذا اللفظ كان يخلو أيضا على أهل الملايو ؛ ولكنني أسأبر حسنا فيما يراه من أن الـ « بؤ — س » ، في جميع الحالات المذكورة هنا ، هم الفرس .

Hainan عام ٧٤٨ ، وقد ورد ذكرهم في هذه السنة نفسها إلى جانب البرهميين وسكان الملايو أصحابا السفن على النهر عند كانتون (٥٨) . ويورد كتاب History of the Tang تحت سنة ٧٥٨ هذه العبارة التي لها دلالتها : « نهب العرب Ta-shih و « الفرس » Po-ssu مدينة كوآنج — تشو [كانتون] وأحرقوها معاً ثم عادوا أدراجهم بحراً » . وربما أُن على هذا العمل الجريء ، الفظ ضعف قوات الإمبراطورية الصينية في كانتون ، ففي ذلك الوقت كان ابن السيم ، في شغل شاغل بقمع الثائر التركي الرهيب ، أن لو — شان An-lu-shan ، في شمال الصين .

(٥٨) I-ching's Travels ، الجزء الثاني ، ص ١٥١ ، ترجمه إلى الإنجليزية ج . ماككوسو في كتابه : A Record of the Buddhist Religion : (أكسفورد ، ١٨٩٦) ، ص XXVIII . ويوان — تشاو Cheng-yuen : Yuan-chao ، كتاب ٢٨ ، القسم ١٤ ، الفصل ١٤ ، ص ٧٧ — ٧٨ ، ترجمه إلى الفرنسية من . إيلي St. Lévi في Journal Asiatique (مايو — يونيو ١٩٠٠) ، ص ٤١٨ ؛ وهوى — تشاو Hwi-Chao ، شرح في ترجمه إلى الإنجليزية ف . هيرت في مجلة Journal of the American Oriental Society ، المجلد ٣٣ (١٩١٣) ، ص ٢٠٥ (المقول عنها) . وكن تشو Kien Chen : انظر ج . ماككوسو في First Congress of Far Eastern Studies (هانوي ، ١٩٠٣) ، ص ٥٨ ، و ه . بول : Cathay and the Way Thither ، الطبعة الثالثة (لندن ، ١٩١٥) ، الجزء الأول ، ص ١٠٠ . وانظر خلاصة يوميات أوردها ماككوسو ، ونقدها حسن ، ص ١٠١ — ١٠٢ ، ولوفر ص ٤٦٩ — ٤٧٠ .

غير أن نهب كانتون يثبت أنه كانت فيها عندئذ جموع كبيرة من هؤلاء،
التجار الأجانب . وهذه آخر مرة يرد فيها ذكر « الفرس » Po-sse
في الحوليات annals الصينية . وفي الوقت نفسه يرد ذكر العرب
Ta-shih إلى جانبهم جالية أجنبية^(٥٩) .

ولا تنبئنا المصادر العربية كثيرا عن الزمن الذي جاء فيه العرب إلى
الصين أول مرة أو الطريقة التي جاءوا بها . وقد أتيح للعرب بفتح السند
على يدى الحجاج بعد عام ٧١٠ بقليل ميناء الديبل والمنصورة الهامان ،
فاقتربوا بذلك خطوة من الشرق الأقصى . وقبل زوال الخلافة الأموية
(٧٤٩) ، فرّ بعض الشيعة من الاضطهاد في خراسان ، وأقاموا في
جزيرة بأحد الأنهار الكبيرة في الصين ، تجاه أحد الموانئ . هكذا
تقول الرواية التي حفظها لنا المروزي (حوالى ١١٢٠) ، وهو يصف
الجالية بأنها كانت لا تزال قائمة في عصر متأخر ، وأنها كانت تشتغل
بالوساطة في التجارة بين أهل الصين والأجانب . وتسجل لنا أيضا

(٥٩) Old History of the Tang ، الفصل ٢٥٨ ب (المنقول عنه) ،

الترجمة الإنجليزية في كتاب حسن ، ص ٩٩ .

* ربما كانت المنصورة في موضع حيدرآباد على نهر السند الآن . انظر ه . م .

إليوت The History of India : H. M. Elliot ، الجزء الأول (لندن ،

١٨٦٧) ، ص ٣٦٩ — ٣٧٤ ؛ ودائرة المعارف الإسلامية ، مادة « المنصورة » .

(المترجم)

الكتابات الإباضية المتأخرة نقلا عن مصادر وثيقة رحلة تاجر إباضى إلى الصين حوالى منتصف القرن الثامن ، وكان يدعى أبا عبيدة ، ويرجع أصله إلى عمان ، وقد اشترى فى الصين بعض خشب الهند^(٦٠) .

وكان تولى العباسيين الخلافة قوة جديدة دفعت إلى الأمام التجارة البحرية الواردة إلى الخليج الفارسى والصادرة عنه ، وذلك لانتقال العاصمة من دمشق إلى بغداد . ويقول اليعقوبى ، الجغرافى العربى ، إن المنصور كان عالما بالميزات الاقتصادية التى بنطوى عنها مكان بغداد ، ويضع على لسانه هذا القول : « وإلا فجزيرة بين دجلة والفرات ... مَشْرَعَةٌ لِلدُّنْيَا كُلِّ مَا يَأْتِي فِي دَجْلَةٍ مِنْ وَاسِطِ الْبَصْرَةِ وَالْأَبْلَةِ وَالْأَهْوَازِ وَفَارَسَ وَعَمَانَ وَالْيَمَامَةَ وَالْبَحْرَيْنِ وَمَا يَتَّصِلُ بِذَلِكَ فَإِلَيْهَا تَرْفِي

(٦٠) انظر عن لسند البلاذرى ، ص ٤٣٥ — ٤٣٦ و ٤٤٤ — ٤٤٦ ؛ والمسمودى ، كتاب تنبيه والإعراف (المراجع : انظر عنه هامش ٦٤) ، ص ٥٥ ؛ والبلاذرى ، القسم ثمانى ، الجزء الأول ، ص ٣٥٩ و ٣٧٠ و ٤٦٠ — ٤٦١ و ٤٧٦ — ٤٧٧ . وانظر عن لاجئى الشيعة فى الصين انروزى ، ط مينورسكى (المراجع : انظر عنوان كاملا فى هامش ٦٤) . انظر ثمانى ، القسم ١٦ . وانظر عن تاجر الإباضى ب . لوبيكى T. Lewicki فى بحثه Les premiers commerçants arabes en Chine ، مجلة Rocznik Orientalistyczny ، المجلد ١١ (١٩٣٥) ، ص ١٧٣ — ١٨٦ . وانظر أيضاً ج . كوابارا J. Kwabara ، فى بحثه On Pu Shou-keng ، فى Memoirs of the Research Department of the Tokyo Bunko ، العدد ثمانى (١٩٢٨) ، ١ — ٧٩ .

* أو مَشْرَعَةٌ ، مورد شاربعة . (المراجع)

وبها ترسّى . وكذلك ما يأتى من الموصل وديار ربيعة وآذربيجان وأرمينية مما يحمل فى السفن فى دجلة ، وما يأتى من ديار مصر والرقّة والشّام والثّمور ومصر والمغرب مما يحمل فى السفن فى الفرات فيها يحتطّ وينزل ، ومدّرجة أهل الجبل وأصهبان وكور خراسان . »

وكانت تربط الفرات بدجلة عدة قنوات صالحة للملاحة ، منها نهر عيسى وكان ينتهى إلى بغداد . وكانت العاصمة الجديدة فى وسط السهول الخصبة التى كانت تزدان بها أرض الجزيرة ، وكانت أوفر حظاً بمياه الرى وأكثر ازدهاراً بالسكان منها اليوم . وقد علا شأن بغداد سريعاً ، فأضحت بابل جديدة ، وصارت مركزاً فسيحاً يحفل بالناس والمال والترف ؛ وهكذا أصبحت المدينة التجارية الأولى فى الشرق الأوسط . وكان هذا من شأنه تنشيط التجارة من موانئ الخليج الفارسي إلى الشرق الأقصى . وكانت الأبلة وسيراف أهم موانئ السفن البحرية ،

* المدرجة والمدرج المسلك . (المرجع)

** كتبها المؤلف « الجبال » Al-Jibāl ، وإقليم الجبال أو الجبال هو مدينة Media قديماً ، أى الجزء الشمالى الغربى من إيران (انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة « جبال ») . (المرجع)

*** جمع كوزة وهى المدينة والقطع . وقد ترجعها المؤلف على أنها اسم علم فقال : and Kûr and Khurāsān ، فعطفها على خراسان دون حرف عطف مع أنها مضافة إليها . (المرجع)

*** يرى نالينو Nallino (كما يقول قران ، المرجع المذكور فى هامش =

ولكن السفن النهرية كانت تستطيع نقل السلع إلى بغداد . فكانت الحال كقول المنصور ، فيما يرويه الطبري ، « هذه دجلة ، ليس بيننا وبين الصين شيء ، يأتينا فيها كل ما في البحر » (٦١) .

وقد شجّع الخلفاء العباسيون أيضا امتزاج رعاياهم العرب والفرس بعضهم ببعض في وحدة إسلامية احاطها العربية . ولهذا نرى في القرن التاسع أن الوثائق العربية الخاصة بالتجارة البحرية مع الشرق الأقصى تذكر المسلمين والعرب أكثر مما تذكر الفرس إلى حد بعيد . ولا بد أن هذا التغير تم شيئا فشيئا . وقد كان ثمة دائما بطبيعة الحال عرب من سكان الجزيرة العربية *Arabians* يبحرون ، كما رأينا ، من موانئ الخليج الفارسي ؛ ولكن زاد الآن المتكلمون بالعربية *Arabs* زيادة كبيرة باعتراف الإيرانيين الإسلام واصطناعهم اللغة العربية في أغراض الدين والأدب والأعمال الرسمية والتجارة على الأقل . ولكن ترك الفرس آثاراً عدة في الحياة البحرية لتلك العصور . ففي اللغة البحرية

== ٦٢ ، ص ٢٥٧ ، بقية هامش ٣ من ص ٢٥٦) أنها كانت في موسم قربه متاهرة الآن . (المراجع)

(٦١) يعقوبي ، كتاب البلدان ، ص ٢٣٧ (المراجع : — ٢٣٨)
(المنقول عنها) و ٢٥٠ ؛ والطبري (المراجع : القسم الثالث) ، الجزء الأول ، ص ٢٧٢ (المنقول عنها) . وانظر عن أرس الجزيرة ج . لي سراج
The Lands of the Eastern Caliphate: G. le Strange (كبريت ،
١٩٠٥) .

التي كان يستعملها العرب في القرون الوسطى عدة كلمات من أصل فارسي ، مثل :

البَانُج : الحجرة في السفينة . (المترجم : من بلنك)

البندر : الميناء ؛ وهو يرد في عدة أسماء استعملها العرب ، مثل
بندر البنادر في شرق إفريقية بعد خط الاستواء ؛ وبندر الكيران ، وبندر
نوس ، وبندر رئيسوت وغيرها على سواحل الجزيرة العربية . وإن نظرة
في فهرس أطلس حديث تكفي للدلالة على كثرة البنادر التي لا تزال
قائمة حتى اليوم في مختلف سواحل المحيط الهندي .

الدُقتر : صحف تتضمن إرشادات في الملاحة .

الدُونِيج : زورق السفينة . (المترجم : من دوني)

الدَيْدَبَان : الرقيب والطليعة .

* انظر القاموس في كتاب بزرك (المذكور في هامش ٦٥) ، ص ١٩٤ ب .
(المترجم)

** في القاموس المحيط للفيروز آبادي البندر المرسى والمكلاً . (المترجم)

*** الجمع دوانيج . انظر القاموس في كتاب بزرك (ص ١٩٦ ب) ؛
و Bibliotheca Geographorum Arabicorum ، المجلد الرابع ، المعجم

Glossarium ، ص ٢٤٠ ؛ وعلى محمد فهمي : Muslim Sea-Power in
the Eastern Mediterranean from Seventh to the Tenth

Century A. D. (لندن ، ١٩٥٠) ، ص ١٥٧ — ١٥٨ . (المترجم)

**** وكذلك الدَيْدَب كما في القاموس المحيط . (المترجم)

الخن : النقطة في البوصلة ؛ وكذلك بعض أسماء هذه النقط .
 الناخذاة أو الناخذاة ، وجمعه النواخذة أو النواخذة : رب السفينة ،
 من زو خدا في الفارسية . (المترجم : ناو « سفينة » وخدا
 « سيد »)

الزهماني : دفتر إرشادات الملاحة ، من راهنما في الفارسية .
 (المترجم : أي كتاب « نامه » الطريق « راه »)
 السنبوق : نوع من السفن الشراعية .

ونجد أن أسماء كثير من ربابنة السفن الذين يذكرهم بزرك في
 كتاب عجائب الهند (انظر ص ٢٠٤ فيما بعد) فارسية — ولا غرابة
 في هذا ، فقد كان إرانيا جمع كثيراً من قصصه من ربابنة ميناء سيراف
 في إيران . بل إن الصينيين كانوا يسمون العرب تا — شي ، وهي

* في القاموس المحيط النواخذة ملا سفن بحر أو وكلاؤهم . مرتبة
 الواحدة ناخذاة . وانظر المعجم في كتاب بزرك ، ص ٢٠٣ ب تحت مادة
 « ناخذ » . وانظر متر (المترجم المذكور في هامش ٦٧ ؛ ترجمة العربية المذكور
 محمد عبد الحمادي أبو ريدة ، طبعة ثانية (القاهرة ، ١٩٤٨) ، ص ٣٢٢ وهاش
 ٧ فيها ، ولكن صحح ناشدا إلى ناخذاة . (المترجم)

** بزرك ، ص ١٩٠ ، ص ٣ . وفي القاموس المحيط السنبوق كصغور
 زورق صغير . وانظر على محمد فهمي ، المترجم المذكور ، ص ١٥٣ — ١٥٤ .
 (المترجم)

من تا — زرك في الفارسية أى «رجل من قبيلة طي»^(٦٢) .
ولم يؤد تأسيس بغداد مباشرة إلى أية زيادة في التجارة مع الصين .
فقد استغرق بناء المدينة وتحويلها إلى مركز تجارى سنين عدة . وأدى
نهب كانتون على الطرف الآخر من الطريق إلى تحريمها على التجار
الأجانب زمنًا طويلا ؛ وفي خلال هذه الفترة كان خليج تنج كنج
Tong King نهاية المطاف للسفن الأجنبية . ويقول مصدر صيني إن
كانتون فتحت للتجار من جديد عام ٧٩٢ . وفيما بعد هذا لا نجد
إلا أدلة قليلة على الاتصال . فقد روى أن تاجرا إياشيا آخر ، هو النضر
ابن ميمون البصرى ، زار الصين . وتحوى الحوليات الصينية نبذة
تبحث على الاهتمام كتبها كيا تان Kia Tan قرب نهاية القرن الثامن ،
يصف فيها الطريق من كانتون إلى بغداد ؛ ولكنه لا يذكر شيئا عن
جنسية السفن التى كانت تسلك هذا الطريق . ولعله يجب علينا أن ننسب
إلى هذه الفترة أيضا ما يورده بزرك من قصة ربان مشهور اسمه عبهرة ،

* يقول م . هرتمان M. Hartmann في مقال China بدائرة المعارف
الإسلامية (النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٤٠) إن تا — شى مى
من «اجك» و «يهلوية» — مازى و الفارسية الحديثة ، وإن الصيغة الفارسية مأخوذة
من tayyâye «عرب ملى» و الأرامية . (المترجم)

(٦٢) ج . قران و بحثه L'élément persan dans les textes
nautiques arabes ، مجلة Journal Asiatique ، المجلد ٢٠٤ (أبريل
— يونيو ١٩٢٤) ، ص ١٩٣ — ٢٥٧ .

كان أول من قام برحلات منتظمة إلى الصين . وفي عام ٨٢٥ أرسلت قوة بحرية كبيرة من البصرة لتأديب فرامنة جزيرة البحرين ، الذين كانوا يغيرون على السفن القادمة من إيران والهند والصين .^(٦٣) ومما لا ريب فيه أنه كانت في منتصف القرن التاسع ملاحه مباشرة إلى الصين ، ولدينا وصفان مستقلان للطريق في ذلك الوقت ، كتب أحدهما ابن خردادبه والآخر صاحب أخبار الصين والهند . والصادر العربية منذ ذلك التاريخ أغنى مادة ، ونحن بنا الحديث عنها قبل أن نستأنف سرد قصة الملاحه . ونحن نستطيع أن نقسم أبحاث هذه المصادر قسمين : جغرافيين وكتاب رحلات ، وهو تقسيم عام فيه بمعنى التعسف .

ونحن نعني بالجغرافيين أولئك الذين وصفوا بلاد المسلمين وماوراءها

(٦٣) انظر عن كاثون وتنج كنج ب . بيرو P. Pelliot في بحثه : Deux itinéraires de Chine en Inde à la fin du VIII^e siècle ، Bulletin de l'Ecole Française de l'Extrême-Orient ، المجلد الرابع (١٩٠٤) ، ص ١٣١ — ١٣٠ . ولوبيكي . المرجع المذكور . وكان ، في New History of the Tang ، الفصل ٤٣ ب ، ترجمه إلى الإنجليزية ف . هرب و و . روكهيل في كتابها Chau Ju-Kua (سنة ١٩١١) . ويزرك ، ص ٨٥ وما بعدها ، وقد ترجمناها في ملحق الفصل الثالث . وارينج ابن امري ، نشره وترجمه إلى الإنجليزية ا . ا . و . بديج E. A. W. Budge (أ كفوردد ، ١٩٣٢ ، جزءان) ، ص ١٤٢ — ١٤٣ .

وصفاً منسقاً منظماً . وتنطوي أوصافهم هذه على معلومات قيمة عن
موانئ المحيط الهندي وسواحلها . فيصف لنا ابن خردادبه ، في كتابه
المسالك والممالك الذي وضعه حوالي عام ٨٥٠ ، مراحل الطريق من
الخليج الفارسي إلى الهند . ويمكن أن نعد كتاب مروج الذهب ومعادن
الجواهر (حوالي ٩٤٧) للمسعودي بين كتب الجغرافيا ، وإن اشتمل على
أشياء أخرى كثيرة ، ويُرثى صاحبها زهواً واضحاً بما يبديه من اهتمام
بالبحر والملاحين ولقّتهم . وهو يعدنا بكثير من المعلومات الجغرافية
وغيرها ، اعتمد في بعضها على مصادر متقدمة بقيت أو اندثرت ، وفي
بعضها الآخر على ما خبره بنفسه ، إذ كان قد زار الهند وشرق
إفريقية . وكتاب التنبيه والإشراف (حوالي ٩٥٥) ، وهو له أيضاً ،
أقل اتصالاً بموضوعنا . وقد كتب المقدسي كتابه عام ٩٨٥ — ٩٨٦ ،
وهو يقتص فيه ما شاهده خلال طوافه بسواحل الجزيرة العربية . وفيما
بين أزمان هؤلاء الجغرافيين الثلاثة آخرون يعدوننا بمعلومات عن
الأماكن والمواضع وتفاصيل أخرى حتى تكتمل الصورة ، وهم اليعقوبي
(وقد كتب في ٨٩١ — ٨٩٢) ، وابن الفقيه ، وابن رسته (وقد كتب
كلاهما حوالي ٩٠٣) ، والإصطخري (حوالي ٩٥٠) ، وابن حوقل
(بعده بقليل) . وكتب هؤلاء جميعاً من نمط واحد ، وكل منها ينقل
عن الآخر دون تقييد . وأخيراً نجد المرّوزي ، وقد حفظ لنا في كتاب

يرجع إلى حوالي ١١٢٠ بعض التفصيلات الهامة عن المعذور المقدمة^(٦٤).
أما كتاب الرحلات فابسوا أقل شأنًا. ففي عام ٨٥١ أصدر كاتب
مجهول مجموعة من الأخبار رواها التجار عن الطريق البحري من سيراف
إلى كانتون، وعن عادات أهل الصين والهند. هذا الكتاب، «أخبار
الصين والهند»، ينسب عامة إلى تاجر يدعى سليمان ورد ذكره في

(٦٤) نشره. ي. دي جويه في مجموعة «مكتبة الجغرافيين العربية»
(لندن، ١٨٧٩) المجلد: ١٨٧٠ (وما يليها) «الكتب الأساسية
الجغرافية» العرب، على النحو التالي: (١) الإسطحري، كتاب مسالك الممالك،
(٢) ابن حوقل، كتاب صورة الأرض، الطبعة الثانية، نشرها ي. دي جويه.
J. H. Kramers، (٣) المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، الطبعة
الثانية، نشرها. ي. دي جويه (١٩٠٦)، (٤) كشاف وقاموس الأجزاء
١ — ٣، (٥) ابن نفطية، مختصر كتاب البلدان، (٦) ابن خردادبه،
كتاب المسالك والممالك، وقدامة، كتاب الخراج، (٧) ابن رسته، كتاب
الأعلاق النفيسة، وليمقوت، كتاب البلدان، (٨) المسعودي، كتاب النفية
والإنشراح، وكشاف وقاموس الأجزاء السابع والثامن.

كذلك المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجواهر، نشره وترجمه إلى الفرنسية
ب. دي مينارد C. B. de Meynard وب. دي كورتيل P. de Courteille
(باريس، ١٨٦١ — ١٨٧٧)، نسخة أجزاء ١ و Sharaf al-Zaman
Tahir Marvazi on China, the Turks and India، نشره ف. مينورسكي
V. Minorsky (لندن، ١٩٤٢)؛ وناقوب، كتاب معجم البلدان، ط ١،
فستفالد F. Wüstenfeld (ليپزج، ١٩٢٤)، ستة أجزاء، ونمكس اهتمام
المسعودي بالبحر في مروج الذهب، الجزء الأول، ص ٢٨٢ — ٢٨٣ و ٣٢١ —
٣٢٢ و ٣٤٠ و ٣٤٣ و ٣٤٥؛ واهتم المقدسي به في ص ١٠ و ١٥.

الكتاب ، ولكن لا تستند هذه النسبة إلى أدلة قوية كما أوضح الأستاذ سوفاجيه Sauvaget منذ عهد قريب . وحوالى ٩١٦ ، علق رجل من سيراف ، هو أبو زيد الحسن بن اليزيد ، على « الأخبار » ، وأضاف إليها معلومات استقاها من أحاديثه مع التجار ورجال البحر في سيراف . وهناك كتاب آخر له أهمية فريدة ، هو « كتاب عجائب الهند » ، وقد كتب أكثره بعد منتصف القرن العاشر بقليل ، ولكن زيدت عليه إضافات قليلة في عصر متأخر . وهو ينسب عادة إلى رجل فارسي ، هو بزرك بن شهريار ، من مدينة رام هرمز ، وسأشير إليه فيما بعد باسم « بزرك » على سبيل الاختصار . وقد كان المؤلف نفسه ، مهما يكن اسمه الحقيقي ، رباناً من ربانة البحر ، جمع القصص من أفواه غيره من الربانة والتجار في سيراف والبصرة وعمان : قصصاً عن الهند والشرق الأقصى وشرق إفريقية ، وقصصاً عن البحر قبل كل شيء ، . وفي خضم العجائب والقصص الطويلة تبدو التفصيلات العادية متسمة بالصدق ، وفي الكتاب نظرات دقيقة إلى حياة البحر في ذلك العصر . ويمتاز الكاتب ببراعة القصة ، ويمكن أن يُعدَّ كتابه مقدمة قيمة لقصص السندباد في ألف ليلة وليلة . وقد أوردنا في ملحق الفصل الثالث ترجمة لثلاث من قصص بزرك^(٦٥) .

(٦٥) أخبار الصين والهند — Relation de la Chine et de l'Inde —

ويمكننا استناداً إلى أوصاف ابن خردادبه وكاتب أخبار الصين والهند وآخرين متأخرين عنهما بعض الشيء ، تكوين صورة عن الطريق الذي كان يسلكه القاصدون إلى الصين في منتصف القرن التاسع .
فالبصرة والأبلة وسيراف كانت منتهى مطاف السفن القادمة من الصين . وكانت البصرة القديمة على فنائها هي ما شستر الجزء الجنوبي من أرض الجزيرة ، ولكن كانت الأبلة منها بمثابة ليفربول . فعلى الرغم من أن البصرة كانت مركزاً تجارياً كبيراً ، يبدو أن السفن البحرية الكبيرة لم تكن تستطيع بلوغها ، فكانت ترسو في الأبلة . وكانت

== نشره وترجمه إلى فرنسية ج . سودجيه J. Sauvaget (باريس ، ١٩٤٨) ،
مع مقدمة وملاحظات ؛ وهو يعنى عن جميع الطبقات السابقة . وم. أضافه أبو زيد
السيرافي إلى الأخبار ، نشره دي فو لانجلي de Fou Langlès . مع ترجمة
فرنسية ومقدمة بقلم ج . ت . رينو J. T. Reinand في كتابه
voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la
La livre des Chine, etc. (باريس ، ١٨٤٥) ، ويزرك . كتاب عجائب الهند أو
merveilles de l'Inde . نشره ب . دي ديرليت P. van der Lith . مع
ترجمة فرنسية بقلم ل . م . دفيك L. M. Devic (باريس ، ١٨٨٣ - ١٨٨٦) .
وترجع معظم قصص يزرك إلى النصف الأول من القرن العاشر ، ولكن يرجع إحداها
إلى ٣٩٠ هـ ، أي ١٠٠٠ م . و ج . فران : Relations de voyages et
textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs à
l'Extrême-Orient du VIIIe au XVIIIe siècles (باريس ١٩١٣) -
(١٩١٤) ، جزءان .

البصرة مدينة جديدة بناها العرب ، ولكن كانت الأبله هي أبولوجوس القديمة التي أعاد تأسيسها كسرى أردشير ، وظلت قائمة حتى المصور الإسلامية . وكانت الأبله عند معب القناة على دجلة ؛ ولكن كان المدخل إلى القناة محفوقا بالخطر لوجود دوامة كبيرة فيه . وكان للأبله أيضا أحواض سفن . وكانت عند معب النهر ، الذي كان يجري عندئذ إلى البحر قرب عبادان ، مضاحل خزانة كثيرا ما تحطمت عليها السفن . ولإبعاد السفن عن هذه المضاحل ، أقيمت في البحر ثلاث خشبات تستند إليها أبراج حراسة ، وكانت توقد عليها شعلات من النار في الليل لتقوم مقام المنارة . وكانت الأبراج تقوم أيضا مقام محطات الإشارة لترصد قراصنة الخليج الفارسي ، بل قراصنة الهند أيضا (انظر ص ٢٠٩) (٦٦) .

(٦٦) أخبار الصين والهند ، الأقسام ١١ — ١٦ في ط - سوفجيه ؛ وابن خردادبه ، ص ٦٠ — ٦٩ . وانظر في البصرة والأبله في سراج : Eastern Caliphate ، ص ٤٣ وما بعدها ؛ واليعقوبي ، كتاب البلدان ، ص ٣١٠ (المترجم : الصواب ٣٢٣) ؛ والإصطخرى ، ص ٨١ ؛ وناصر خسرو ، سفرنامه ، نشره وترجمه إلى امرنسية شيفر C. Schefer (باريس ، ١٨٨١) ، ص ٢٤٣ — ٢٤٤ (المترجم : ص ٩٩ — ١٠٠ من الترجمة العربية ليجي الخشاب ، القاهرة ١٩٤٥) . وانظر عن الخشبات : كاتان (آخر القرن الثامن) ، في New History of the Tang ، الفصل ٤٣ ب ، ترجمه إلى الإنجليزية ف . هرت و . و . روكهيل في كتابهما Chau Ju-Kua (سانت بطرسبرج ، ١٩١١) ، =

هذه المعاصب التي كانت تعترض الملاحة في رأس الخليج الفارسي^{٦٧} أسهمت في نمو سيراف ، على ساحل إيران جنوب شيراز . وكانت هذه المدينة على شاطئ ، حار مجذب ، شأنها شأن عدن ، وكانت تعيش على ما يرد إليها من مؤن عبر البحر ؛ وكان الفضل في وجودها كله لتجارها البحرية ، ولكن باغت هذه التجارة من الازدهار مبلغا جمل من سيراف منافسا للبصرة في الفنى والثروة . ويعصف الجغرافيون ذور الترف التي كان يقيم فيها تجارها وأصحاب سفنها ، وكانت مبنية من طوابق من خشب الساج المستورد من الهند وغيره من الأخشاب المجلوبة من شرق إفريقيا . ويحدثنا صاحب أخبار الصين والهند بأن الشحنات كانت تجاب عامة في سفن صغيرة من البصرة وغيرها من موانئ الخليج الفارسي إلى سيراف حيث تنقل إلى السفن الكبيرة فتقذفها إلى الصين . وكانت الصادرات إلى الشرق الأقصى تتكون فيما يحتمل من منسوجات غالية من التيل أو القطن أو الصوف ، ومنها السجاجيد الصغيرة ، ومن المصنوعات المعدنية وخام الحديد وسبائك الذهب أو الفضة^(٦٧) .

== س ١٣ ؛ والإصطخرى ، س ٣٢ و ٣٣ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، س ٢٢٩ — ٢٣٠ ؛ والمقدسى ، س ١٧ (المراجعة : ص ١٢) ؛ وتاصر خسرو ، س ٢٤٤ — ٢٤٧ (المراجعة : س ١٠٠ من الترجمة العربية) .
* يقول فيها المقدسى (س ٤٢٧) : « وهى باب جهنم من شدة الحر ، والماء يعمل إليها من البعد » . (المراجع)
(٦٧) انظر عن سيراف الإصطخرى ، س ٣٤ و ١٢٧ (المراجعة : ١٢٨) ؛

وكان على الملاحين ، وهم هابطون من الخليج الفارسي ، محاذرة
قراصنة البحرين وقطر والساحل الإيراني ، والقراصنة الذين كانوا يأوون
إلى الشعاب المختافة في البحر . وكان أمام السفن طريقان إلى الهند .
فكانت تستطيع التوقف في صحار ومسقط ، وهما ميناءان على ساحل
عمان يمتحان بالحركة والحياة ، فتزود بقدر طيب من الماء ، ثم تمخر المحيط
الهندي مباشرة إلى كوانم ملى (كويلون Quilon) في جنوب مالابار .
وهذا هو الطريق الذي يصفه كتاب أخبار الصين والهند ؛ وكانت
تسلكه بطبيعة الحال السفن التي تقطع الرحلة الطويلة إلى الصين . وكانت
السفن تستطيع أيضاً الرحلة على طول السواحل ، مارة بجزيرة قيس ،

== والمقدسي ، ص ٢٦ : ٢٧ ؛ وأخبار الصين والهند ، القسم ١٣ . وانظر عن
الصادرات ب . حتى : History of the Arabs (الطبعة الثانية ، لندن ،
١٩٤٠) ، ص ٣٥٥ — ٣٤٩ ، و أ . مزر : Die Renaissance des
Islams (هيدلبرج ، ١٩٢٢) .

* أو كونه ؛ انظر الكشف الجغرافي و كتاب بزرگ (ص ٢٢٢) ،
وسامان الشاجر (طرينو ، ص ١٦ و ١٧ : كونه ملى . و ١٩ : كونه) ، وابن
الفقيه (ص ١١ و ١٢ : كولوملى) . و ما أفت على الكتابة « كولام » (الترجمة
العربية لكتاب مزر ، ج ٢ . ص ٣٢٧ ، ص ٧) في المصادر العربية التي قرأتها .
وانظر عنها Excursion A من كتاب بزرگ (ص ٢٢٨ — ٢٢٩) ،
وفيران (Relations de voyages etc. ، ج ١ ، ص ٣٨ ، هامش ٥) .
وكانت كثيرة الحيات (بزرگ ، ص ١٢٠ — ١٢١) . (المرحوم)
** يسميها ابن خردادبه (ص ٦٢ ، ص ٢) « ركبس » . (بالسين) . =

وهرمز القديمة ، وتيز مكران ، والدامل ، والمنصورة أو غيرها من موالي السند . وكان يجب بعد السند اتخاذ الحيطه من الميد والكيرج

= وفي معجم البلدان لياقوت كيش (بالش) معجم فيس ؛ ولكن الواقع أن فيس هو كيش أو كيش (انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة فيس ، المنسجدة الإنجليزية ، المجلد الثاني ، ص ٦٤٩) . (المرجع)

* أو تيز ، على ساحل بلوخرستان في إيران . انظر كشف محمد في كتاب بزرگ (ص ٢١٤) ، وانظر أيضا في : Relations de voyages etc. (ج ١ ص ٦٧ ، هامس ٥) . (المرجع)

** الميد والكيرج من بلاد السند ، كما يقول ابن خردادبه (ص ٥٦ ص ١١) و (ص ٥٧ ص ١) ؛ وعم أيضاً سكان هذين الإقليمين .

وقد اشتهر الميد بالقرصنة في البحر . انظر في كتاب التذية والإشراف (ص ٥٥) يقول : فيه أنهر مهران السند جنس من السند يقال لهم الميد ، وهم خلق عظيم حرب لأهل المنصورة . وهم يوارح في البحر قطع على مراكب المسلمين المجتازة إلى أرس الهند والصين وجدة والقزم وغيرها كالثواني في بحر الروم . ويقول عنهم ابن خردادبه (ص ٦٢ ، ص ١٢) : « الميد اصومس » . وفي فتوح البلدان للبلاذري (ص ٢٣٥) قصة سفينة كانت تحمل نسوة هدية للعجاج ، فعرس لها قوم من ميد الديلم في يوارح فأخذوا السفينة بما فيها . وبذكر البلاذري أيضاً في موسم آخر (ص ٤٤٠) : « الميد الذين يهضمون في البحر » . ويقول المصمودي في مروج الذهب (ج ١ ص ٢٧٨) : « وفيها [المنصورة] حروب كثيرة من جنس يقال لهم الميد . وهم نوح من السند » .

وفي الطبعة الثانية لابن حوقل (ص ٣٢٣) يسمون الميد . مقابل الميد (وهو الاسم المعروف) في الطبعة الأولى .

وبشر البلاذري في قصته عن « فتوح السند » إشارات عديدة إلى حملات المسلمين على الميد والكيرج .

وغيرهم من القراصنة المعروفين في خليجي كتش Cutch وكاثيوار Kathiawar . وكان هؤلاء القراصنة يغيرون في بوارجهم في أرجاء فسيحة من المحيط الهندي ، وكانوا يبلغون أحيانا مصب دجلة والجزء الجنوبي من البحر الأحمر وسواحل سيلان ؛ وكانت سوقطرة من أوكارهم . ولرد عاديتهم كانت السفن التجارية تحمل معها جنوداً بحريين مدربين على رمي النار اليونانية^(٦٨) .

وقد يكون الميد والمند شعباً واحداً ؛ انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة مند (النسخة الإنجليزية ، المجلد الثاني ، ص ٢٣٦ — ٢٣٧) ؛ و ه . م . . إتيون : The History of India ، ج ١ ، ص ٥١٩ — ٥٣١ . ويرى إتيون أيضاً (ص ٣٩١) أن مدينة الكيرج Kiraj ربما كانت في ولاية كتش شرق دلتا السند . وهو يتحدث عن شعب الكيرج Kirks في مكان آخر (ص ٥٠٨ — ٥١٩) ، كأنما ال Kiraj وال Kirks علمان على شيئين مختلفين . ويسمى القبري (القسم الثالث ، الجزء الأول ، ص ٣٥٩ و ٣٧٠) الكيرج « الكرك » . وهو يروي أن المنصور جهز سنة ١٥٣ هـ جيشاً في البحر لحرب الكرك الذين كانوا قد أغاروا على جدة سنة ١٥١ هـ . (المترجم)

* يقول المقدسي (ص ١٤) : « وجزيرة أسقوطرة كُنْها صومعة في البحر المالح ، وهي سد لبوارج ، ومنها تخاف المراكب ، وتزل في هلع حتى جاوزتها » . (المترجم)

** يقول المقدسي (ص ١٢) : « ولا بد في كل مركب من مقاتلة ونظامين » . (المترجم)

(٦٨) انظر عن قراصنة الخليج الفارسي ابن خرداذبه ، ص ٦٠ ؛ وابن العبري ، ص ١٤٢ — ١٤٣ ؛ والإصطخري ، ص ٣٣ و ١٤٠ — ١٤١ . وانظر عن —

وكانت السفن التي تسير على طول السواحل تغادر انباء الإسلامية
 بد تغادر السند . ولهذا لا نعلم إلا القليل عن موانئ ساحلي بومباي
 ومالابار ، عدا الأسماء المجردة التي يصعب تحقيقها . ولكن لا ريب
 في أن ساحل مالابار كانت له أهمية اقتصادية لدى المسلمين ، فقد كان
 مصدر خشب الساج الذي كانت تبني به بيوت سيراف وتصنع منه السفن
 أيضا . وكانت جزر ملديف ولكاديف *Maldivé and Laccadive Islands*
 أيضا موردا لبعض مواد بناء السفن ، نستخرج مما فيها من أشجار
 جوز الهند (انظر الفصل الثالث ، ص ٢٤٦) .

ومن كولم ملي أو ميناء آخر على ساحل مالابار يسميه ابن خردادبه
 (المترجم : ص ٦٣ و ٦٤ و ٦٦) بدين . كانت السفن تستطيع السير

== شهاب أخبار الصين والهند ، قسم ١٣ ؛ والسعودي ، مروج الذهب ، الجزء
 الأول ، ص ٢٤٠ — ٢٤١ ؛ والمقدسي ، ص ١٢ . وانظر عن الطريق الأول إلى
 الهند أخبار الصين والهند ، القسمين ١٣ و ١٤ ؛ وعن الطريق الثاني ابن خردادبه ،
 ص ٦١ — ٦٤ . وانظر عن البوارج الملاحري ، ص ٤٣٥ ؛ والسعودي ، مروج
 الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ . وكتاب تنبيه والإعتراف ، ص ٥٥ ؛
 والمقدسي ، ص ١٢ و ١٤ ؛ والطبري ، القسم الثالث ، الجزء الأول ، ص ٣٥٩
 و ٣٧٠ . والجزء الثالث ، ص ١٥٨٢ ؛ ونيروني ، الهند ، الجزء الأخير ،
 بقلم أ . ك . زاخاو *E. C. Sachau* (لندن ، ١٩١٠ ، جزءان) ، ص ١٠٢ . وانظر
A History of the Imams and Sayyids of Oman ، مشرف ح . ب .
 بادجر *G. P. Badger* (لندن ، ١٨٧١ ، منشورات Hakluyt Society ،
 المجلد ٤٤) ، ص ١٢ — ١٣ .

إلى سيلان ، جزيرة الياقوت Isle of Rubies ، التي يسميها العرب
مرنديب . وكانت السفن الصغيرة تستطيع السير على طول السواحل
عابرة مضيق بولك Palk وممرجة على شواطئ خايج البنغال ؛ وهنا
أيضاً لا يزيد وصف ابن خرداذبه على ذكر بعض الأسماء . وكان
هناك مسلك ثالث هو الطريق إلى الصين ؛ فبعد أن تؤدي السفن القاصدة
إلى الصين رسوماً تبلغ ألف درهم في كولم ملي ، تسير حول الجزء الجنوبي
من سيلان وتقصّد شرقاً مباشرة إلى جزر نيكوبار Nicobar ، حيث
يتزوّد رجالها بالماء ، ويتبادلون السلع مع السكان الذين كانوا يخرجون
في المظايليل Canoes . وكانت تقصد بعد ذلك إلى ميناء كاه بار ،

* يسميها بزرگ أيضاً (ص ١٧٩) « سييلان » ، ويسمى (ص ١٢٤)
سيلان والجزر التي حولها « بلاد السّهل » ؛ وكان أهل سيلان في القرن الرابع
يسمون جزيرتهم « سيهالا » Sihala . انظر كتاب بزرگ ، Excursion C ،
ص ٢٦٥ — ٢٧٤ ؛ ودائرة المعارف الإسلامية ، مادة Ceylon ، النسخة
الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٣٩ ، ص ٥ — ٢٢ . (المترجم)
** جمع مديال ، وهو كثير الورد في كتاب بزرگ (القاموس ، ص ٢٠٣ ،
والقدمة Préface ، ص XI ، ص ٥ — ٨) . (المترجم)
*** في بزرگ (انظر الكشف الجغرافي ، ص ١٢٢٢) ، وابن خرداذبه
(ص ٦٦ و ٧١) ، وسليمان التاجر (طرينو ، ص ٢٢) ، وأبى زيد (ص
٩٩) ، وابن رسته (ص ٨٨) ، والتنبيه والإشراف (ص ٦١) ، ومروج
الذهب (ج ١ ، ص ٣٠٨ و ٣٣٠ و ٣٤٠) كاه (في ياقوت : كلاه) ؛ وهي
وكاه بار شيء واحد . انظر بزرگ ، Excursion B ، ص ٢٥٨ . (المترجم)

ولعله في ولاية كيدا Kedah «الملايو الآن» ، وقد ازدادت أهميته في القرن العاشر لتغير بعض الظروف . وكانت بعض السفن تبصر منه إلى سومطرة وجاوة ، ولكن ازدادت عندئذ الرحلات إلى الصين عن ذي قبل .

فبعد أن تعبر السفن مضيق ملاكا ، الذي كان يعرفه العرب باسمه في لغة الملايو وهو Sulah (« مضيق ») ، تخرج على جزيرة

* انظر ما كتبه ناشر كتاب بزرگ (Excursion B ، ص ٢٥٥ — ٢٦٤) «يبدأ هذا الرأي الذي نادى به الدكتور Walckenaer من قبل ، واستند فيه إلى أن كلمة كانت مشهورة كما تقول المصادر العربية القديمة تمدن « الرصاص الفضي » ، وهو نقصدير الذي تشتهر به الملايو الآن . ولكن يرى هران (المرجع المذكور في هامش ٦٢ ، ص ٢٥٤) وفي دائرة المعارف الإسلامية ، مادة « زابنج » ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٨٣ ، ص ٢١) أنها كرا Kra في سيام على الساحل الغربي لشبه جزيرة الملايو . انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة « كله » ؛ وحزق : Arabia and the Far East ، ص ١٤٤ ، هامش ٢ . ويذكر المعلم سليمان النهري كيدا في رحلته (المخطوط ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية بباريس ، الورقة ١٧٠) . ولم تكن كلمة في موضع سنغافورة اليوم ، كما في الترجمة العربية لكتاب متر (ج ٢ ، ص ٣٢٥ ، ص ١٦ — ١٧) ؛ والواقع أن ما في الأصل هو أن سنغافورة اليوم حلت محل كلمة قديماً من حيث الأهمية التجارية . ويرى مارتين هارتمان (مادة China بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٤١ و ٨٤٢) أن كلمة في مروج الذهب للمسعودي (الجزء الأول ، ص ٣٠٨ ، السفر الأول) ليست كلمة بار في ملكا Malacca ولكن ميناء جال Galle في الطرف الجنوبي لسيلان . (المذموم)

** سمي ابن الفقيه (ص ٩ و ١٠ و ١٦) وابن خرداذبه (ص ٦٦) =

تيومان Tuman . ثم تقصد مباشرة إلى الهند الصينية ، فتمر بموانئ في الصنف ، وهي مملكة تشامبا Champa في السهل الساحلي الشرقي ، ثم بجزيرة تجاه الساحل تعرف باسم صنف فولاو (وهو محرف في النصوص التي لدينا إلى « صندر فولات ») . ومن هناك كان للسفن أن تسير على طول ساحل خليج تنج كنج إلى هانوى ، وكانت تعرف باسم لوقين ، ثم تيمم نحو نهاية المطاف ، أى كانتون ، وكانت تسمى خانفو . وكانت بعض السفن تسير في عرض البحر إلى كانتون مباشرة ، مارة خلال شهاب بارا كل Paracel Reefs ، التي كانت

= والسعودى في كتاب التنبيه والإشراف (ص ٦٨) وسليمان التاجر (طرينو ، ص ٩) جزيرة شلاهف (بالسين) ، وابن رسته (ص ١٤٨ و ٣١٩) شلاهف (بالسين) . وفان دير ليت (كتاب بزرگ ، Excursion B ، ص ٢٦٠) هو فيما أعرف أول من ظن أن شلاهف من اسم المضيق في لغة الملايو . (المترجم)
* يسميها العرب تيومة . انظر كتاب بزرگ ، Excursion B ، ص ٢٥٣ — ٢٥٤ . (المترجم)

** في الجزء الشرقى من الهند الصينية ، وهي الآن مدحة في ولاية كوتشين — تشينا Cochín-China . انظر الكشاف الجغرافى في كتاب بزرگ ، ص ٢٢٠ ب — ١٢٢١ . (المترجم)

*** — يسميها بزرگ (ص ٨٦) صندل فولات ، وانظر عنها الكشاف الجغرافى الملاحى بكتابه ، ص ٢٢٠ ب . ويسميها سليمان التاجر (طرينو ، ص ٢٠) وابن الفقيه (ص ١٢ و ١٣ و ١٦) صندر فولات . (المترجم)

*** انظر مادة « خانفو » بدائرة المعارف الإسلامية ، وحزق : Arabia and the Far East ، ص ١٥٨ — ١٦٠ . (المترجم)

تسمى « أبواب الصين » Gates of China . وكان بحر الصين الجنوبي مخفوقاً بالأخطار لشمابه وعواصفه ؛ ولهذا لا ندرى على وجه واضح السبب الذي لم يجتنب لأجله الملاحون شماب بارا كل ، اللهم إلا إذا كانوا يظنون أن اتخاذهم وجهة أميل إلى الغرب ينطوى على خطر أفدح وهو أن تكتسح العواصف سفنهم وتخطمها على ساحل الصين .

ولم يكن العرب على جهل بالساحل شمال كانتون ؛ فإن خرداذبه يذكر ميناء خانجو (تشوان — تشو — Fu-Chu'an-Chow) وميناء قانطو أو قانصو (هانجتشو Hangchow) ، ومعنى هذا ضمنا لا صراحة أن المسلمين زاروا هذين الميناءين . ولا ريب في أن بعض المسلمين أوغلوا في البعد حتى كوريا (الشيلا أو السيلا) *** ، إما .

* ورد ذكر أبواب الصين في كتاب سليمان التاجر (تاريخه ، ص ٢٠ ، حيث يقول : « ثم إلى أبواب الصين ، وهي جبال في البحر بين كل جبلين فرجة تمر فيها المراكب ») وكتاب ابن فقيه (ص ١٣ و ١٦) . انظر فرائد (المراجع المذكور في هامش ١٠٧ ، ص ١٦٦ — ١٦٧) . وهو يقول في ص ١٦٧ إن جزيرة سند — فولات هي هاينان Hainan ، وإن المضيق بين هذه الجزيرة وساحل كوانغ — تونغ Kwang-tung هو أول باب من أبواب الصين المؤدية إلى خانفو . (المراجع)

** انظر ما يقوله هارتمان عن خانجو وقانصو (مادة China بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ١٨٤٢) . (المراجع)

*** يقول عنها ابن خرداذبه (ص ٧٠) : « وفي آخر الصين بلاد قانصو جبال =

وإما بحرا . (٦٩)

ولكن كانت خانقو أكبر المراكز التجارية ، وكانت تعيش فيها جالية كبيرة جداً من التجار الغربيين ، مسلمين وغير مسلمين (انظر ص ٢٢٣ — ٢٢٥ فيما بعد) . وكان التجار المسلمون قد حظوا من

== كثيرة وملوك كثيرة، وهي بلاد الشيل [أو السيل] ، فيها الذهب الكثير ، ومن دخلها من المسلمين استوطنها أغنيها . ولا أعلم ما بعدها . » وهذه الفقرة تشبه كما يقول دي جويه (كتاب بزرگ ، Excursion F ، ص ٢٩٦ — ٢٩٧) بأن الشيل هي كوريا ، لا اليابان كما زعم رينو اعتماداً على بعض المصادر العربية . وبذكر ابن خردادبه « الشيل » مرة أخرى في ص ١٧٠ ، ص ١١ . ويكتبها ابن رسته (ص ٨٣ ، السفر الأول) وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ٥٩) وأبو زيد (ص ٨٧) بالسيل . ويكتبها السعدي السلي في كتاب التنبيه والإشراف (ص ٢٦ و ٨٤) والمروج (ج ١ ، ص ٣٤٦) ، ولكن السيل في المروج ، ج ٣ ، ص ٦ . (المترجم)

(٦٩) أخبار الصين والهند ، الأقسام ٤ و ٦ و ٧ و ١٤ — ١٦ ، مع ملاحظات سوفاجيه ؛ وابن خردادبه ، ص ٦٢ — ٦٩ . وانظر عن جنوب الهند س . م . ه . ناير Arab Geographers : S. M. H. Nainer Knowledge of Southern India (مدراس ، ١٩٤٢) . وانظر عن سيلان ن . أحمد في بحثه The Arabs' knowledge of Ceylon ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ١٩ (يولية ، ١٩٤٥) . وانظر عن كوريا : ك . و . تشونغ K. W. Chung وجورج فضلو حوراني في بحثهما Arab geographers on Korea ، مجلة Journal of the American Oriental Society (ديسمبر ، ١٩٣٨) . وم . هارتمان في مادة « الصين » China بدائرة المعارف الإسلامية (لندن ، ١٩٣٦) .

الإمبراطورية بحق إحانة خلافاتهم القانونية إلى قض منهم . وكانت الحكومة الصينية تنظم التجارة تنظيم دقيق . ويصف لنا صاحب أخبار الصين والهند طريقة الرقابة على السلع المستوردة ، فيقول : « وإذا دخل البحريون من البحر فبعض الصينيون متاعهم وصنوه في البيوت | مخازن الجمارك | . وضمنوا الدرك إلى ستة أشهر إلى أن يدخل آخر البحريين . ثم يؤخذ من كل عشرة ثلاثة ، ويسلم الباقي إلى التجار . وما احتاج إليه الساطان أخذه بأعلى الثمن ونجته ولم يظلم فيه » .

وربما كان الغرض من احتجاز الساع كلها حتى نهاية موسم الملاحة الوافدة (الصيف كما سنرى) هو إتاحة فرص متساوية للجميع ، كما يقول المروزي : وربما كان الغرض أيضا تخفيض الأسعار ، وذلك بإغراق السوق بالساع والحد من زمن البيع لأولئك التجار الذين كانوا يريدون الإبحار غربا مع الرياح الموسمية حين تغير اتجاهها . وإذا راعينا أيضا ما يروى من أن النار كانت تأتي كثيرا على السنع في المباني الخشبية بالمدينة ، أمكننا أن نتصور أن التاجر الأجنبي كان يسم عنيه جنى ربح عن تجارته . وكانت ثمة أيضا قيود أخرى قبل رحلة العودة . فقد كان هناك « مفتش للتجارة البحرية » صيني ، كان على التجار تسجيل أسمائهم في مكتبه ، وكان يفحص بيانات شحنهم ، ويجمع منهم ضرائب التصدير ورسوم الشحن ، ويحرم عليهم تصدير

طائفة معينة من السلع النادرة الغالية . (٧٠)

وكانت السفن تشحن بمنسوجات الحرير ، والكافور ، والمسك ،
والتوابل . وبعد القيام بالإجراءات الشكلية المطلوبة أو الإفلات منها ،
تهبط السفن الغربية الكبيرة على هوادة في الخليج الذي يتسع شيئاً
فشيئاً ، مارة بمئات من السفن المختلفة الأشكال والأحجام تنتمى إلى
شتى ربوع آسيا . وكانت رحلة العودة تتبع طريق الأنجي ، نفسه حتى
كولمبى . ومنها كان ربان السفن يقصدون أولاً إلى ريسوت أو أية
نقطة أخرى على ساحل الشحر أو مهرة . ثم يميلون شرقاً على طول
الساحل ، حتى يصلوا إلى خليج عمان . وأخيراً يلقون مراسيهم في
سيراف أو الأبلة ، شاكرين الله على أن وقاهم جميع الأخطار وأغناهم
بنعمه وآلائه . ثم يبيع النواخذة شحناتهم ، ويشترون سلعاً جديدة ؛
ويصلح الربان سفنهم ، ويمدون العدة للرحلة القادمة . ويسترخى
أصحاب السفن وربانيتها وملاحوها في المقاهى ، ويقصون القصص ،
صادقة أو كاذبة ، عما رأوه من عجائب . ومن هذه القصص نجم أمثال
« كتاب عجائب الهند » ، وقد حوّرت هذه القصص على ممر القرون إلى

(٧٠) أخبار الصين واخند ، النصفان ١٢ و ١٣ ، والمروزي ، الفصل الثامن ،

القسم ٢٧ في مينورسكى . وتانج — كيو — شى — بو Tang-Kuo-shi-pu

كما يشرحه هرت وروكهيل في كتابهما : Chau Ju-Kua ، المقدمة ، ص ٩٩ وما
لا يذكران مرجعاً .

قصص السندباد المعروفة في أوروبا وأمريكا. (٧١)

ويمكننا حساب الزمن الذي تستغرقه هذه الرحلات . فلمسعودى يقول إن الموسم الذي كان العرب يبحرون فيه عامة في الجزء الغربي من المحيط الهندي هو عندما تكون الشمس في القوس Sagittarius ، أى في النصف الثانى من نوفمبر والنصف الأول من ديسمبر : فليسفن نادرا ما كانت تبخر في يونية . وعندما كتب أخبار الصين والهند بهذه الأرملة عن الرحلة إلى الصين :

من مسقط إلى كولم مى شهر قرى (٢٩ — ٣٠ يوما)

من كولم إلى كله بار شهر

من كله إلى صنف فولاو شهر

من صنف فولاو إلى كانتون شهر

فالرحلة من مسقط إلى كانتون تستغرق ١٢٠ يوما ، عدا فترات الوقوف فى الموانئ ، ولهذا يجب أن تقدر ستة شهور أو أكثر للرحلة

(٧١) اليمفونى ، كتاب اللسان ، ص ٣٦٥ ؛ ويرز ، ص ٩٠ — ٩٢ و ١٢٩ — ١٣٠ ؛ وأخبار الصين و الهند ، قسم ١١ . ويتبع حسن فوزى فى كتابه حديث السندباد القديم (القاهرة ، ١٩٤٣) ، تطور قصص السندباد ، ويذكر أصول قصص السندباد التى كانت متداولة فى ٩٣٤ م . وذلك فى كتاب الأوراك ، ط ١ ، هورت — دن J. Heyworth-Dunne (لندن ، ١٩٣٥ وما بعدها) ، الجزء الثانى ، ص ٦ .

كلها من البصرة أو سيرا ، ويشمل ذلك فترات الوقوف في الطريق .
وإذا ربطنا هذين القولين بالحقائق الثابتة عن المناخ في البحار الشرقية ،
توافر لنا ما يفي بالغرض . فالسفن القاصدة إلى الصين كانت تهبط
الخليج الفارسي قبل أن تشتد عواصفه ، أي في سبتمبر أو أكتوبر .
وتعبر المحيط من مسقط إلى ساحل مالابار مع الرياح الموسمية الشمالية
الشرقية ، كما تفعل اليوم . وكانت هذه الرحلة تستغرق شهراً ، ويصح
أن نجعلها فيما بين شهرى نوفمبر وديسمبر ، متابعين المسعودى .
والأسبوعان الأخيران من ديسمبر كان يمكن قضاؤهما في التجارة في
كولملى ، إذ لم يكن يمكن مواصلة السير على أية حال إلا بعد أن تهدأ
العواصف الدوارة في الجزء الجنوبي من خليج البنغال ، وذلك قرب نهاية
ديسمبر . والشهر الذى تستغرقه الرحلة إلى كله بار قد يشمل يناير .
وبعد قضاء أسابيع قليلة في كله تكون الرياح الموسمية الشمالية الشرقية
قد قاربت نهايتها ، فتعبر السفن مضيق ملاكا مستعينة بريخ أخرى
تتلوها ، وتكون الرياح الموسمية الجنوبية قد حان حينها ، فتنتفع بها السفن
في بحر الصين . وهذه هي الرياح الموسمية التى تهب في الصيف ، وهى
في هذا البحر ألطف من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التى يشهداها
فصل الشتاء ؛ وهى هادئة في أبريل ومايو ، وفي هذين الشهرين أيضاً
تكون العواصف الهوجاء على أقلها .

وبعد قضاء الصيف في كاتون ، تعود السفن مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية إلى مضيق ملاكا فيما بين أكتوبر وديسمبر ، وتعبّر خليج البنغال ثانية في يناير ، وتسير من كولم إلى ريسوت في فبراير أو مارس ، وهي لا تزال مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية . ولكنها قد تستعين في السير من ريسوت إلى مسقط بأول نسمة رقيقة من الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في أبريل ، ثم تختتم رحلتها مرة أخرى في الخليج الفارسي وقد أصبح عليه الصيف السكينة والهدوء . فرحلة الذهاب والعودة معا كانت تستغرق إذن عام ونصف عام ، وكان الرجال يقضون الصيف بين أهليهم قبل الرحلة التالية .^(٧٢)

ولا يحتمل أن السفن الصينية كانت تزور الموانئ الغربية في ذلك الوقت ، وإلا لكان من المحتمل أن نجد لها وصفاً لدى الكتاب العرب . صحيح أن الجغرافيين والرحالة يتحدثون عن « مراكب الصين »

(٧٢) السعوى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٢٥ — ٣٢٧ ؛ وأخبار نص وأحمد ، الأقسام ١١ — ١٦ . وقد جاء في القسم ١١ أن السفن العائدة كانت تكتسحها الرياح أحياناً إلى ساحل اليمن ، وهذا يدل ، إن كان قد سجد إلى دليل ، على أنها كانت تأتي من الهند مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية . وانظر باركنسون : Trade in the Eastern Seas ، الفصل الرابع ، عن انتفاع سفن شركة الهند الشرقية East Indiamen بالرياح في ذلك المحيط ؛ وانظر كذلك كايميشا . بحث المذكور (المرجع : في هامش ٢٧) ، مجلة Journal of the Polynesian Society ، المجلد ٥٢ (١٩٤٣) .

و « السفن الصينية » ، ولكن يؤخذ من السياق في بعض الحالات على الأقل أن السفن الغربية هي التي يعنيها الكاتب . فهذان التعبيران يمكن إذن أن يكون معناهما « السفن المشتغلة بالتجارة مع الصين » ، وهو استعمال له نظائر عدة في لغات أخرى ، مثل *China clipper* (القلابر الصينية) و *East Indiamen* (السفن الهندية الشرقية) و « سفن ترشيش » ، الخ . ولكن في مروج الذهب للمسعودي فقرة واحدة تقول فيما يبدو إن السفن الصينية كانت تبخر إلى الغرب . فهو يقول في معرض حديثه عن كاه في القرن العاشر : « وإليها تنهى مراكب أهل الإسلام من السيرافيين والعمانيين في هذا الوقت قبل ٩٤٧ » ، فيجتمعون مع من ورد من أرض الصين في مراكبهم . وقد كان في بدء الزمان بخلاف ذلك ، وذلك أن مراكب الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف وساحل فارس وساحل البحرين والأبلة والبصرة ، وكذلك كانت المراكب تختلف من المواضع المذكورة إلى

* جمع قَلْبَر ، ممرب *clipper* . صرب من سفن الشراعية (دهنوس تهفة لإسماعيل مطهر) . (المترجم)

** يوحى كلام المؤلف بأن سفن ترشيش ، التي يذكرها سفر الملوك ، هي سفن تشتغل بالتجارة مع ترشيش التي اختتمت حول مكانها علماء . ولكن الرأي السائد هو أن المراد بعبارة « سفن ترشيش » سفن الكبيرة عابرة المحيطات . (المترجم)

هناك . ونحن نترك للقارى الحكم على هذه الفقرة . وحتى إذا كان معناها أن اليانكات (السفن) الصينية كانت تبصر إلى الخليج الفارسي ، لا نجد لها سنداً من أى دليل واضح آخر قبل نهاية القرن الثامن عشر على الأقل . وقد يكون المسمودى مخطئاً ، وهو يكتب عام ٩٤٧ عن زمن قبل ٨٧٨ (انظر عن هذا التاريخ ص ٢٢٥ في بعد) ، ويقول غريت وروكهيل : « إن السفن الصينية » الزعومة « قد تكون بنيت في الصين ، ولكن لا يهتمل إلى حد بعيد أنه كان يمكنها أو يسيرها صينيون . » (٧٣)

فما مقدار التجارة التي كان يزاولها المسلمون مع جنوب الصين ؟ وردت إلينا في هذا العدد روايتان تناقض إحداها الأخرى في الظاهر . فكتاب أخبار الصين والهند يقول عن عام ٨٥١ : « فيقل المتاع في فارس وأرض الجزيرة | ؛ ومن أسباب فلة المتاع حريق ربما وقع

(٧٣) « من كتب الصين » ، و « سفن صينية » ، انظر : المسمودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢١٦ (عما قبل الإسلام ، ص ١١٢ فيما مضى) ، ص ٣٠٨ (المنقول عنها) ؛ واليعقوبي ، كتاب البلدان ، ص ٣١٩ ؛ وأخبار الصين والهند ، الأقسام ١١ — ١٦ ؛ وبروك ، ص ٨٥ . وهرت وروكهيل ، ص ١٥ ، الخامس ثمان (المنقول عنه) . ويصنف كاتان : New Tang Annals ، الفصل ٤٣ ب (ترجمه إلى الإنجليزية هرت وروكهيل في Chau Ju-Kua ، المقدمة ص ١٢ — ١٤) ، الطريق من سيلان إلى أرض الجزيرة . ولكن هذا لا يثبت أن السفن الصينية هي التي كانت تقوم بالرحلة .

بخافو ، وهو مرفأ السفن ، ومجتمع تجارات العرب وأهل الصين
ومن أسباب ذلك أن تتحطم المراكب الصادرة والواردة ، أو تنهب ،
أو تُضطر إلى المقام الطويل فيبيع التجار المتاع في غير بلاد العرب .
وربما رمت بهم الرياح إلى اليمن أو غيرها ، فيبيعون المتاع هناك ؛
وربما أطلوا الإقامة لإصلاح مراكبهم ، وغير ذلك من العلل .

ولكن أبا زيد السهرافى يقول معقفاً على « أخبار الصين والهند » :
« وأمر البحر في ذلك الوقت [٨٥١] مستقيمة لكثرة اختلاف التجار
إليها (الهند والصين) من العراق » . وهو يقول أيضاً إنه في عام ٨٧٨
قتل مالا يقل عن ١٢٠ ألف رجل من المسلمين واليهود والنصارى
والمجوس (والمجوس هم الفرس الذين لم يعتنقوا الإسلام) في اضطرابات
ذلك العام (انظر فيما بعد) . ويقول إن هذا العدد معروف على وجه
الدقة ، لأن الصينيين كانوا يخصصون أفراد الجالية الأجنبية من أجل
الضرائب . والعدد كبير ، حتى إذا كان يمثل الجالية كلها ؛ وهو يدل
قطعاً على تجارة بحرية واسعة النطاق مع الغرب ، حتى إذا كان مبالغاً فيه .
والتناقض بين كتاب أخبار الصين والهند وأبي زيد هو أقرب إلى الظاهر
منه إلى الواقع . فلعل ندرة السلع الصينية في الغرب هي بالقياس إلى
وفرة السلع في الأسواق الأقرب منالاً . ثم إن الأسباب التي تنسب
إليها ندرة تلك السلع في منطقة الخليج الفارسي هي بيعها في اليمن أو

بعض البلاد غير العربية ، وضياؤها طعمة للنار في كانتون أو اللامواج
أو للقراصنة في البحر : فالساع الصينية التي كانت تشتري في كانتون
كانت إذن أوفر إلى حد بعيد من تلك التي كانت تباع في سيراك
والأبله (٧٤) .

هذه التجارة انتهت نهاية عنيفة عام ٨٧٨ عند ما حاصر الثوار
هوانج تشاو Huang Ch'ao مدينة كانتون ، وأعمل فيها يد النهب
والسلب ، وقتل ذلك العدد الضخم من التجار الأجانب فضلا عن كثير
من الصينيين . ويظهر أن بعض العرب تركوا في كانتون ، فإن أبا زيد
يقول بعد وصف هذا العمل الوحشي : « وامتدت أيديهم أيدي الثوار
مع ذلك إلى ظلم من قصدهم من التجار : ولما حدث هذا فيهم التأم إليه
ظهور الظلم والتعدي في نواحدة العرب وأرباب المراكب . فالزموا التجار
ما لا يجب عليهم ، وغلبوا على أموالهم ، واستجازوا ما لم يجز الرسم به
قديمًا في شيء من أفعالهم . فزع الله جل ذكره البركات منهم جميعًا ،
ومنع البحر جانبه ، ووقع الفناء بالمقدار الجاري من المدير تبارك اسمه
في الربابة والأدلاء بسيراك وعمان » .

وكانت الإمبراطوريتان العربية والصينية في ذلك الوقت ، فضلا

(٧٤) أخبار الصين والهند ، القسم ١١ (المنقول عنه) : وأبو زيد ، ص ٦١

(المنقول عنها) ، (الترجم : ص ٦٣ حيث يتحدث عن مذبة التجار الأجانب) .

عن هذه النكبة ، في حال من الاضمحلال العام لم تكن مواتية لما بينهما من صلات . فقد كانت أسرة تانج تؤذن بالسقوط ، ولم يقدر لها الشفاء من الجراح التي أصابتها بها ثورة هوانج تشاو ؛ وبعد أن آلت إلى مآلها الأخير عام ٩٠٧ سادت فترة من الفوضى امتدت حتى بداية أسرة سونج Sung عام ٩٦٠ . وكانت الإمبراطورية العباسية فريسة الانقسام منذ عام ٨٥٠ ، وقد شهدت أيضاً ثورة دامية في العقد السابع من ذلك القرن قام بها موالى الزنج في جنوب أرض الجزيرة . وقد خربوا الأبله والبصرة ، وقطعوا بغداد عن الخليج الفارسي . وفي عام ٨٧١ استقلت السند عن الخلافة وإن ظلّ ولايتها من العرب ؛ وكان القرامطة في شرق الجزيرة العربية شوكة في جنب العراق منذ عام ٨٩٩ . وأصاب سيراف زلزال عام ٩٧٧ ، فنال منها أي منال .

وعند ما انقطعت الرحلات المباشرة إلى كانتون ، أخذ العرب والصينيون يتلاقون في كَنّه على الساحل الغربي لشبه جزيرة ملكا ، وكانت عندئذ جزءا من إمبراطورية إندونيسية . وكان العرب يبحرون أيضاً إلى سومطرة وجاوة في القرن العاشر . بل إن الرحلة إلى الصين لم تنقطع تماماً ، فإن بزرك يتحدث عن تاجر يهودي من عمان ذهب إليها في العقد الثاني من القرن العاشر^(٧٥) .

(٧٥) أبو زيد ، ص ٦٢ و ٦٦ — ٦٧ (المقول عنهما) و ٩٠ ؛ =

ويبقى أن نلاحظ أن البحر الأحمر كان يبعث أيضاً بسفنه إلى الشرق الأقصى . وكانت عدن الميناء الأسامي للسفن القادمة من هذا الطريق ؛ وهي توصف بأنها « دهايز الصين » . وفي كتاب ابن خردادبه ققرة هامة تصف الطرق التي كان يسلكها التجار اليهود بين فرنسا والشرق الأقصى في القرن التاسع . فأحدها يشق البحر إلى أنطاكية ، ثم يمتد شمال سوريا إلى الفرات ، وفيه ينحدر إلى الأبله ، ومنها يسير في البحر على ما وصفناه . وكان ثمة طريق آخر يمتد في البحر إلى القرما (بلوزيوم Pelusium القديمة) في مصر ، ثم يعبر برزخ السويس على ظهور الدواب ، ثم تركب السفن من القلزم إلى الجار وجدة ، ومنها إلى الهند والصين ؛ ومن المحتمل أن المسافرين كانوا يستقلون سفنا جديدة في جدة . ولا نعلم إلا القليل عن الرحلات من جدة وعدن إلى الشرق الأقصى ، عدا أخطار القراصنة الهنود المتربصين في سوقطرة . ولا بد أن هذا الطريق

= والسعودي ، مروج الذهب . الجزء الأول . ص ٣٠٧ — ٣٠٨ ؛ ويرر . ص ٦٧ — ٦٩ و ٩٠ — ٩٢ و ١٠٧ — ١١١ (تجار يهود) و ١٢٩ — ١٣٠ . ويبدو أن أبا زيد فيما تقناه عنه شعر إلى أن سيئات المسيحيين لم تجاب المصائب عليهم وحدهم ، ولكن أيضاً على الملاحين العرب والفرس في الخليج الفارسي من طريق غير مباشر ، فقد فطمت تجارتهم مع الصين . وامر عن ثورة الزنج ت . نونكه : Sketches from Eastern History ، لندن ، ١٨٩٢ . إلى الإنجليزية ج . س . بلاك J. S. Black (لندن ، ١٨٩٢) .
* « فرنجة في البحر العربي » . (المرحوم)

كان يزداد أهمية في القرن العاشر عند ما كانت مصر تحمل شيئاً فشيئاً محل أرض الجزيرة مركزاً للسكان والثروة في العالم الإسلامي . ويقول المقدسي عام ٩٨٥/٩٨٦ ، بعد فتح الفاطميين لمصر (٩٦٩) بقليل : « واعلم أن بغداد كانت جليلة في القديم ، وقد تداعت الآن إلى الخراب واختلت وذهب بهاؤها ... وفسطاط مصر اليوم كبغداد في القديم ، ولا أعلم في الإسلام بلداً أجمل منه » (٧٦) .

شرق إفريقية وسواحل الجزيرة العربية

رأينا فيما مضى نشاط الفرس في المياه الغربية من المحيط الهندي في العصور الساسانية المتأخرة . وفيما يتعلق بالعصور الإسلامية الأولى ليس لدينا من علم سوى روايات غامضة ترجع إلى عصر متأخر ، وهي تقول إن بعض أهل عمان هاجروا إلى شرق إفريقية هرباً من الحجاج عام ٦٩٠ ، وإن فريقاً من فرس شيراز وسيراف هاجروا في القرنين التاسع

(٧٦) ابن خردادبه ، ص ١٥٣ — ١٥٤ ؛ والمعودي ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ ؛ والمقدسي ، ص ١٤ و ٣٤ و ٣٦ (المنقول عنها) ، وقد ترجمه إلى الإنجليزية ج . س . ا . رانكنج G. S. A. Ranking و ف . أزو F. Azoo (كلكتا ، ١٨٩٧) ؛ وبزرگ ، ص ٩٦ — ٩٧ .

والعاشر . ويصح لنا أن نظن أن التجارة بين الخليج الفارسي وشرق إفريقيا ظلت قائمة خلال تلك الأزمان . وفي نهاية القرن السابع ثار العبيد من الزنج في أرض الجزيرة ، وهذا دليل على قيام تجارة في الرقيق من شرق إفريقيا . ويمكن أن يقال هذا أيضاً ، ولكن على وجه أقطع ، عن ثورة الزنج الكبرى في السنوات التي أعقبت ٨٦٨ ، وكانت هذه الثورة من الأسباب الأساسية لاضمحلال الإمبراطورية العباسية . وثمة مصادر عربية قليلة في هذا الصدد قبل القرن العاشر . ولكنها تدل على أنه في ذلك الوقت كان الفرس لا يزالون يسيطرون على التجارة حول سواحل الجزيرة العربية حتى جدة ، التي أصبحت عندئذ مركز التجارة بين مصر شمالاً والمحيط الهندي جنوباً . فقد كتب أبو زيد حوالى ٩١٦ يقول : « ومراكب أهل سيراف إذا وحات في هذا البحر المتيا من بحر الهند إلى الغرب في خرائط المصور الوسطى ، فصارت إلى جدة ، أقامت بها ، ونقل ما فيها من الأمتعة التي تحمل إلى مصر في مراكب القلزم ، إذ كان لا يتها لمراكب السيرافيين سلوك ذلك البحر لصعوبته وكثرة جباله النابتة فيه » .

ويقول الإصطخرى في منتصف القرن العاشر إن معظم تجارة جدة مع فارس ، بينما يقول المقدسى بالقرب من نهاية ذلك القرن : « قد غاب عليها الفرس ولهم بها قصور عجيبة » ، وفي مكان آخر : « أو لا ترى إلى

كثير من الناس يسمونه [البحر العربي] إلى حدود اليمن بحر فارس ، وأن أكثر صنّاع المراكب وملاحيها فرس . وقد أسلم الفرس هنا وتعرّبوا بالطبع ، كما كان شأنهم في كل مكان آخر . (٧٧) .

وفي القرن العاشر كانت سفن سيراف وعمان في تجارة منتظمة مع شرق إفريقيا . ولكننا لا نسمع إلا القليل عن الطريق ، فلا نعرف أكانت السفن تسير على طول الساحل حتى عدن ثم حول ساحل الصومال ، أم كانت تشق البحر مباشرة من رأس فرنك إلى رأس جواردافوى . والطريق الأول أرجح ، لأن التوقف في ميناء عدن الكبير يجلب النفع ، ولأن القراصنة الهنود في سوقطرة جعلوا عرض البحر محفوفاً بالأخطار . وكان العرب ينحدرون على طول الساحل الإفريقي

(٧٧) *Imams and Sayyids of Oman* ، ص ٤٠٥ ؛ *History of Kilwah* ، نشره س . ا . سترونج *S.A. Strong* ، مجلة *J.R.A.S.* (١٨٩٥) ، ص ٣٨٥ — ٤٣٠ ؛ والخطى ، القسم الثالث ، الجزء الثالث ، ص ١٨٣٥ ؛ وبزرگ ، ص ٩٣ — ٩٤ و ١٤٧ ؛ وأبو زيد ، ص ١٣٦ — ١٣٧ (المنقول عنها) ؛ والإصعقرى ، ص ٩٠ (المرجم : الصواب ١٩) ؛ والمقدسى ، ص ١٨ و ٧٩ (المنقول عنها) ، كذلك ٩٢ : النواخذة الفرس في محار . ول . ماسينيون *L. Massignon* ، مادة « زنج » في *Enc. Islam* ؛ وحسن : *Persian Navigation* ، ص ١٣٢ وما بعدها ؛ و ا . م . دى فيار *U.M. de Villard* في بحثه : *Note sulle influenze asiatiche nell'Africa orientale* ، مجلة *Rivista degli Studi Orientali* ، المجلد ١٧ (يولية ١٩٣٨) ، ص ٣٠٣ — ٣٤٩ .

إلى أرض الزنج طلباً للرفيق والعاج والعنبر . وكان منتهى مطافهم سفالة في موزمبيق ، وقنبله (مدغشقر) ، وكذلك أرض الواقواق . وهذه الواقواق مشكلة . فالمعروف أن ثمة واقواقين ، إحداهما في منطقة شرق إفريقية ، والأخرى في الشرق الأقصى . ويرى فران أن الأولى مدغشقر ، والثانية سومطرة ؛^١ والواقع أنه كانت بين هاتين الجزيرتين

* هاريس ب . ا . ون ديرليت ، ناشر كتاب برونك (Excursion E) ، ص ٢٨٣ — ٢٩٤) ، الرأي القائل إن قنبله في مدغشقر ، ويرى (بوحي من دي جويه) أنها في زنجبار . ومن دعاة الرأي الأول ، كما يقول (ص ٢٨٣) ، رينو ومنزجا مروج الذهب للمسعودي (قنبلو) إلى إفريقية . وثمة رأى قريب من رأى فان ديرليت أشار إليه هو نفسه (ص ٢٨٦) ، وهو رأى يول الذي يقول إن قنبله هي جزيرة بمبا Pempa القريبة من ساحل زنجبار . (المترجم)
** يقول ابن اقفية (ص ٧) : « وواق واق الحص هو بخلاف واق واق اليمن [أي الجنوب] » . (المترجم)

*** يرى فران (مادة وقواق أو واقواق بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٠٥ ب — ١١٠٩) أنه لا جدال في أن هناك واقواقين : واقواق الجنوب وهي في رأيه مدغشقر وشرق إفريقية إلى الجنوب من سفالة ، وواقواق الصين وهي في رأيه جزيرة الزابج أي سومطرة . وهو يقول أيضاً إن أهل سومطرة كانوا على علم بجزر الجانب الغربي من المحيط الهندي وسواحله ، وإنهم سكنوا مدغشقر في عصر متقدم ، وإن لغة مدغشقر Malgasy متفرعة عن لهجة من لهجات الملايو .

والحجج التي يسوقها لتأييد رأيه فيما يتعلق بواقواق الجنوب مفعمة إلى حد كبير . ولكن قوله إن واقواق الصين هي سومطرة لا ينهض ، فقد كان العرب يعرفون سومطرة معرفة جيدة ويسمون لها الزابج ، فكيف يطلقون عليها اسماً آخر يكتبه =

صلة ، فإن بعض السومطريين هاجروا إلى مدغشقر في القرون الأولى بعد المسيح ثم في القرن العاشر .

وكان المسعودى يذرع البحر إلى شرق إفريقية من عمان ، وكانت آخر رحلة له عام ٩١٧ (المترجم : م/٣٠٤ هـ « من قبلو إلى عمان ») . وهو ينقل أحاديث الملاحين عن المحيط في تلك الأرجاء ، فيقول : « وموجه عظيم كالجبال الشواهد ، وأنه موج أعمر ، يريدون بذلك أنه يرتفع كارتفاع الجبال وينخفض كأخفض ما يكون من الأودية ، لا ينكسر موجه ولا يظهر من ذلك زبد ككسر أمواج سائر البحار . ويرغمون أنه

الغوص والإيهام ، ويوحى بأن مساه في أقصى الدنيا البعيدة ؟ ولو كانت الواقواق هي الزايف لما عدنا نصاً في الكتب الجغرافية العربية الكثيرة يشير إلى هذا . والواقع أن العرب لم يكونوا على بينة من الواقواق ، فلم يقولوا إذن أن تكون اسماً لجزر بعيدة متطرفة لم يكونوا على صلة مباشرة بها ، وذلك يصدق على اليابان . [انظر أيضاً فران : Relations ، ج ١ ، ص IV .]

وقد أورد دى جويه (كتاب بزرگ ، Excursion F ، ص ٢٩٥ — ٣٠٧) أدلة قوية على ذلك ، أهمها بل أقصعها أن اسم اليابان في فجة كانتون الصينية — وصلت التجار العرب القدامى بهذه المدينة معروفة مشهورة — هو **وَو** — **كوك** Wokkwok ، وما أقربه إلى الواقواق . ضاف إلى هذا أن الجغرافيين العرب يجعلون الواقواق شرق الصين ، فبن الفقيه مثلاً يقول (ص ٣) : « وخاف الصين أمة يقال لها واق واق ، ووراء واق واق من الأمم ما لا يحصى إلا الله » . وثمة آراء أخرى عن الواقواق أقل رجحاناً ، أشار إليها دى جويه (ص ٢٩٧) ، ولا حاجة إلى الخوض فيها . (المترجم)

موج مجنون . وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عمان
عرب من الأزد ؛ فإذا توسطوا هذا البحر ، وحاولوا بين ما ذكرنا من
الأمواج يرفعهم ويخفضهم ، يرتجزون في أعمالهم فيقولون
بربرا وجفوني وموجك المجنون
جفوني وبربرا وموجها كما ترى »

ويقص برك قصة رحلة إلى سفالة عام ٩٢٣ اكتشفها الأخطار .
فقد غادر ملاح يدعى إسماعيلويه عمان إلى قنينة في تلك السنة ، ولكن
دفعت عاصفة سفينته إلى سفالة . فثار الخوف في قلوب رجاله ،
لأن أهلها كانوا يأكلون الناس . ولكنهم أخذوا إلى البر ، وأرغموا
على البقاء والتجارة بضعة شهور . وأخيراً سمح لهم بالعودة إلى سفينتهم ،
فصحبهم ملك تلك الأرجاء هو وسبعة من غلمانه في دوبيج وصعدوا إلى
السفينة . وهنا يقول إسماعيلويه : « فها حصلوا في المركب قات في نفسي :
« هذا الملك يساوى في عمان في النداء ثلاثين ديناراً ، ويساوى

* هكذا كتب المؤلف ، متابعاً لاسمى مروج الذهب للمسعودي . ولكن
اصواب جفوني ، وهي كما قلنا في تعليقنا السابق خامس ٢٩ مباشرة . أويوني
Opone في المصادر اليونانية . وفي كتاب اندييه والإشراف للمسعودي نفسه
(ص ٥٨) : « وبلاد بربرا وجفوني » . ويسمى ابن ماجه في الأرجوزة المغربية
(التي صورها فران في كتابه المذكور في هامش ١٠٨) الورقة ١٢٣ ب :
« جفوني » . (المترجم)

السبعة مائة وستين ديناراً ، وعليهم ثياب تساوى عشرين ديناراً ، قد حصل لنا على الأقل منهم ثلاثة آلاف درهم ، ولا يضرنا من هذا شيء .
فَصَحَّتْ بالبائانية ، فشالوا الشرع ، ورفعوا الأناجر ، . فحاول الملك الفرار عبثاً ؛ ووضع هو وأصحابه في جملة الرقيق وهم نحو مائتين ، وبيع الجميع في عمان . وبعد زمن عاد الملك إلى ملكه ، وأدخل قومه في الإسلام^(٧٨) .
وفي البحر الأحمر ، ظلت الجار وجدة تستوردان القمح المصري للمدن المقدسة من القلزم . ولكن كان الحجاج يؤثرون السفر براً ، إما عبر الجزء الغربي من الجزيرة العربية ، وإما في النيل وعبر الصحراء

(٧٨) اليقوتى ، ص ٣٦٦ (المترجم : — ٣٦٧) ؛ وابن الفقيه ، ص ٢٩٦ — ٢٩٧ ؛ والإصمخري ، ص ٢٥ (عدن) ؛ والمهودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٠٥ — ٢٠٦ و ٢٣٢ — ٢٣٣ (المنقول عنهما) ، والجزء الثالث ، ص ٥ — ٦ و ٣٤ — ٣٥ (اليمن حتى الحبشة) ؛ والمقدسى ، ص ٣٤ و ٨٥ ؛ وبزرگ ، ص ٥٠ — ٦٠ (المنقول عن ص ٥٢) و ٦٠ — ٦١ و ١١٣ — ١١٤ و ١٧٥ (الوقوف وقبلة) . و ج . فران ، مادتي « Madagascar » و « Wâqwaq » في Ency. Islam ، وبجته Le K'ouen - louen et les anciennes navigations interocéaniques : dans les mers du Sud ، مجلة J. As. (١٩١٩) . وانظر عن سوقطرة : أبا زيد ، ص ١٣٣ — ١٣٥ (المترجم : سميها سقوطاً) ؛ والمهودى ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ ؛ والمقدسى ، ص ١٤ ؛ وكان لا يزال فيها مسيحيون ، ثم بقايا المستوطنين اليونان ؛ وكان العرب يعتقدون أن الإسكندر أرسلهم إليها استجابة لنصيحة أرسطو .

إلى عيذاب ثم نحرأ إلى جدة . فقد كانوا يفضلون أن يجتنبوا ما أمكن
أخطار البحر الأحمر ، الذي يصفه الكتاب العرب كما يصفه اليونان ،
من أنه مليء ، بشعاب المرجان ، عنيف الرياح ، شواطئه تجذبة خالية من
المأوى ، يحتاج الأمر فيه إلى دليل محنك ، ولا بد فيه من إلقاء المراسي
في الليل .

ويحدثنا الرواة بأن هرون الرشيد أحب كممرو بن العاص أن يشق
قناة مكان قناة السويس الآن ، ولكن حُرف عن هذه الفكرة للسبب
الذي حُرف من أجله عمرو ، وهو أن مثل هذه القناة قد تمكن قوات
بيزنطة من الإغارة على مكة والمدينة واختطاف الحجاج . ولم يكن في هذه
الخاوف جنوح إلى الخيال ، لأنه عندما احتل الصليبيون أيلة على خليج
العقبة في القرن الثاني عشر ، شن رينو دي شاتيلون Renaud de Chatillon
غارة كهذه من هناك عام ١١٨٣ . (٧٩)

* في الآن ، على الأرجح ، رأس عانة . موى خط العرس ٥٢٢ بقيل ، كما
يقول كامبر (المرجع المذكور في هامش ٢٠ ، ص ٧٣ — ٧٦) . ولكن
انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة عيذاب (نسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ،
ص ١٢١٠) . (المرجع)

(٧٩) يعقوب ، ص ٣١٣ و ٣١٧ و ٣٣٥ و ٣٤٠ — ٣٤١ ؛ وابن
رسته ، ص ١٨٣ ؛ وأبو زيد ، ص ١٣٦ — ١٣٧ ؛ والإصطخري ، ص ٣٠ ؛
والمسعودي ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٥٥ — ٥٦ ، والجزء الرابع ،
ص ٩٧ — ٩٩ (قناة السويس) ؛ والقديس ، ص ٧٩ و ٨٣ و ١٩٥ — ١٩٦ =

العصور المتأخرة

حاولت في هذين الفصلين أن أستعرض استعمال العرب والشعوب المجاورة للطرق البحرية في المحيط الهندي . وقد رأينا حتى الآن أن تاريخ العرب في هذا المحيط هو تاريخ تجارة متزايدة بلغت غايتها في القرن التاسع الميلادي . ويمدنا القرن العاشر بمعلومات كثيرة كثيرة كافية عن موضوع الملاحة ، ولهذا أدرجناه في هذا العرض . ولكن بعد القرن العاشر نجد المراجع قليلة تفصل بينها فجوات واسعة ، كما أن ما تدل عليه ليس إلا امتداداً لأسس مقررة . فان أحاول تتبع هذا التاريخ أبعد من ذلك ، ولكنني سأبين بأمثلة قليلة بعض الأحداث الأساسية في العصور المتأخرة .

== و ٢١٥ . و ١ . كودتسي A. Codazzi في بحثه Il compendio geographico arabo di Ishâq b. al-Husayn ، في Rend. Acc. Lincea (١٩٢٩) : تشير الورقة ٢١ إلى سفن من الهند في القرن ، ومن المحتمل أن ذلك كان في نهاية القرن العاشر . وانظر عن غارة رينو : د . نيوبولد D. Newbold في بحثه The Crusaders in the Red Sea and the Sudan ، في Sudan Notes and Records ، المجلد ٢٢ ، الجزء الثاني (١٩٤٥) ، وقد أعيد طبعه في مجلة Antiquity ، المجلد ٢٠ (١٩٤٦) . (المترجم : وانظر عن غارة رينو أيضاً كامرر ، المرجع المذكور في هامش ٢٠ ، ص ٥٩ — ٦٢ ؛ وموريتز ، المرجع المذكور في هامش ٨ ، ص ١١٩ — ١٢٠) .

فقد ظل العرب يبحرون إلى الهند وجزر الهند الشرقية وشرق إفريقيا . ولكن عندما زار ابن بطوطة الصين في القرن الرابع عشر ، لاحظ أن اليانكاك الصينية وحدها كانت تقوم بالرحلة من كالكتا وغيرها من موانئ مالابار إلى الصين . وفي نهاية القرن الرابع عشر وضع المرشد المشهور شهاب الدين أحمد بن ماجد دليلاً بحرياً (رهماني) ممتازاً ، استند فيه إلى خبرته الشخصية والكتب السابقة ؛ وهو يبدو فيه أول دراية بإندونيسيا منه بالهند ، ولكن يمكن أن يقال إن العرب ظلوا حتى ذلك الوقت زعماء التجارة والملاحة في المحيط الهندي .

ولكن انقطعت هذه الزعامة بدخول البرتغاليين مياه المحيط الهندي . ففي عام ١٤٩٨ كان فاسكو دا جاما في ملنّدى بشرق إفريقيا يبحث عن أحد الأدلاء ليحمله إلى الهند . وهناك لم يجد إلا أحمد بن ماجد هذا ، فأقنعه بقيادة السفن البرتغالية عبر المحيط إلى كالكتا . فكان من سخریات التاريخ أن ملاحاً عربياً كبيراً ساعد على القضاء على الملاحة العربية ، إذ لم يستطع العرب إبعاد البرتغاليين ومن تبعهم من الشعوب الأوربية الأخرى أو منافستهم .

ومنذ ذلك العام عانت الملاحة العربية في المحيط الهندي تدهوراً بطيئاً . فقد أتت شعوب أخرى بسفن تسير بالبخار والزيت ، وتشق قناة السويس إلى الهند أو جزر الهند الشرقية أو أستراليا . ولكن

لا يزال الملاحون العرب في الكويت وعدن يقصدون إلى الهند وشرق إفريقيا في السفن الشراعية . غير أنهم نسوا ما كانوا يعرفونه ، فإن درايتهم بالملاحة لم تعد تكفي للمخاطرة بعيداً عن السواحل .

وإن حياة هؤلاء الملاحين ، كحياة البدو في الصحراء ، تنطوي على كثير من الروعة والجمال . ولكن السفن الشراعية والإبل كادت تستنفد فائدتها الاقتصادية ، ولا يمكن تركها قائمة حياً في الجمال وحده . فمن الواجبات التي تواجه العرب اليوم أن يدخلوا الأساليب الحديثة على وسائل مواصلاتهم في أعالي البحار . فبغير هذا لن يستطيعوا استعادة ما كان لهم من مركز تجارى في المعصور القديمة والوسطى^(٨٠) .

(٨٠) رحلة ابن بطوطة كما نشرها وترجمها إلى الفرنسية دفريري C. Defremery و ب . ر . سنجويني B. R. Sanguinetti (باريس ، ١٨٧٩ — ١٨٩٣ ، أربعة أجزاء) ، الجزء الرابع ، وفران في بحثه L'élément persan etc. ، مجلة J.A. (١٩٢٤) . وانظر مادتي « شهاب الدين » و « سليمان المهري » في دائرة المعارف الإسلامية . و ا . فليزر : Sons of Sindbad ، ص ١٥٨ — ١٥٩ .

الفصل الثالث

السفن

وكما يغلى القطران الكثيف
شتاء ، فى مصنع سفن البنادقة ،
اطلا ، سفنهم المعطوبة ،

التي لا تقوى على الإبحار ، وبدلاً من
ذلك يجدّد هذا سفينته ويسدّ آخر
جوانب تلك التي قامت برحلات كثيرة ؛

هذا يضرب المقدمة وذاك يطرق
المؤخرة ؛ ويصنع آخرون مجاذيف ويحذل غيرهم حبلاً ؛
وواحد يرتق شراع المقدمة وآخر يصلح الشراع الأكبر : . . .
— دانتي ، الجحيم ٢١ : ٧ — ١٥

* هذه الأبيات من ترجمة الأستاذ الدكتور حسن عثمان ، الأستاذ بكلية الآداب
بجامعة القاهرة ، الجحيم دانتي ، وهي تحت الطبع . (المترجم)

ملاحظات عامة

لا نكاد نجد شواهد من صور على سفن المحيط الهندي كتلك التي توضح أنماط السفن في البحر المتوسط قديماً . فملينا أن نعتمد على مصادر أدبية متناثرة من مختلف العصور حتي أواخر القرون الوسطى . ولو أننا استبعدنا كل دليل بعد القرن العاشر حرصاً على تنسيق مصطنع في هذا الكتاب ، لأخرجنا كثيراً من المعلومات القيمة . فثمة رحالة وجغرافيون عرب متأخرون ، كالإدرسي وابن جبير في القرن الثاني عشر وابن بطوطة في القرن الرابع عشر ؛ وهناك ما كتبه أحمد بن ماجد وسليمان المهري من إرشادات في الملاحة ؛ وثمة روايات قصيرة خلفها الرحالة الأوربيون في القرنين الثالث عشر والرابع عشر — ماركو بولو Marco Polo وجوفاني دي مونتى كورفينو Giovanni di Monte Corvino وغيرهما . ولا جناح علينا ، ونحن نحاول معرفة الطراز العربى للسفن في عصور العباسيين الأولى ، إذا أفدنا من كل دليل حتى مجىء البرتغاليين . فليس ثمة ما يدعونا إلى الاعتقاد أن أنماط السفن تغيرت كثيراً قبل ذلك الحدث ، اللهم إلا في نواح معينة سنشير إليها . ولكن بعد مجىء البرتغاليين أثر الأوربيون في بناء السفن العربية تأثيراً متعدد الجوانب . وعلى هذا يجب أن نلزم الحيطه والحذر ونحن نستعمل

الأوصاف المفصلة التي أوردتها الرحالة البريطانيون المحدثون .
ولم نحاول ، في نطاق الحدود الزمنية العريضة التي ذكرناها ، بيان
تطور الملاحة في كل فترة حسب الترتيب الزمني . فمثل هذه المحاولة خليك
بأن يخلف مجوات كثيرة كثيرة تجاوز الحد . وثمة أخطار في بناء صورة
متماسكة من مواد ترجع إلى عصور مختلفة ، ولكن يبدو أن هذا أول
مدعاة للسخط من النهج الزمني .

كذلك لا يمكن قصر دراستنا من حيث السكان على العالم العربي .
فالنصف الغربي من المحيط الهندي ، من سيلان حتى شرق إفريقيا ،
يكون وحدة ثقافية يجب علاجها كلاً واحداً . فالأعاط التقليدية للسفن
لا ترقى دائماً الحدود بين البلاد ؛ والأدلة التي تأتي من غرب الهند
قد تضارع في الأهمية الأدلة الواردة من الخليج الفارسي . ومن الضروري ،
ونحن نبحت في تطور الشراع المثلث ، أن نمضي أبعد من ذلك فوق
رقعة العالم القديم كله . ولكننا رغم ذلك نستطيع وضع حد فاصل بين
سفن البحر المتوسط وسفن المحيط الهندي ؛ بل إن ألقاظ الملاحة تختلف
فيما بينهما . على أننا لا نتناول هنا سفن البحر المتوسط .

وإن أبرز خصائص السفن المربية في القرون الوسطى شيان :
الطريقة التي كانت تخاط بها ألواح هيكل السفينة بعضها إلى بعض ،
فقد كانت لا تشد بالمسامير ؛ وامتداد الشراع على طول السفينة .

ويختلف النمط الحديث عن نمط القرون الوسطى من وجهين رئيسيين :
أن الألواح تثبت الآن عادة بالمسامير ، وأن مؤخرة السفينة مربعة غالباً ،
بينما كانت جميع السفن القديمة حادة المقدمة والمؤخرة . وسنزيد هذه
الخصائص شرحاً أثناء الوصف المفصل الذي نورد الآن .

الهياكل ومعداتنا

تستمد الأنماط الحديثة للسفن العربية أسماءها المختلفة لا من هيئة
معدات السفينة كما في أوروبا ، ولكن من شكل الهيكل . فالْبَغْلَة
والْقَنْجَة والسَّنْبُوق والجهازى وغيرها من الأسماء تطلق الآن على
السفن ذات المؤخرة المربعة مع تعديلات مختلفة في الشكل والزخرف .
ولكن المؤخرة المربعة بما تشتمل عليه من حفر أو رسم دقيق هي من
نتائج التأثير الأوروبى منذ القرن السادس عشر . ويتمثل الطراز القديم
في السفن التى تسمى الآن البوم والزاروق والبدن الخ ، وهى تنتهى بطرف
حادّ فى كلتا المقدمة والمؤخرة (اللوحة الأولى) . ولكن لا ترد هذه
الأسماء فى كتب القرون الوسطى . وقد ورد ذكر السنبوق ، ولكن

* انظر فى البَغْلَة والجهازى (من جهاز « سفينة » فى الفارسية)

ر . دوزى R. Dozy : Supplément aux dictionnaires arabes (الطبعة
الثانية ، ليدن — باريس ١٩٢٧) ، الجزء الثانى ص ٤٠٩ ب ، ثم الجزء الأول
ص ٢٢٨ ب . (المترجم)

لا يمكن أن يكون من النمط الحديث ذي المؤخرة المربعة : ويبدو أنه كان يطلق على مراكب صغيرة في البحر الأحمر . كذلك نقرأ عن الجلبة في البحر الأحمر ، وعن يوارج القراصنة الهنود ، كما سمع أن الزورق والدونج والقارب مراكب صغيرة . ويورد لنا بعض الكتاب عدة أسماء أخرى مجردة في قوائم من أسماء السفن والقوارب . ولكن لا نجد في أية حالة من الحالات وصفا للنمط الخاص الذي يطلق عليه هذا الاسم أو ذاك . ومع ذلك نستطيع أن نقول إن شكل الهيكل كان أساس التقسيم والتصنيف كما هو اليوم . و « المركب » و « السفينة » عامان على جنس السفينة . و « الفلك » قرآنية . و « دَوْ » Daw اسم من اللغة السواحلية لم يستعمله العرب ، ولكن أشاعه الكتاب الإنجليز محرفاً إلى « dhow » (٨١) .

* انظر Bibliotheca Geographorum Arabicorum (المجلد الرابع ، ص ٢٠٦ . ص ٢١ و ٢٢) ، وقاموس برز (ص ١٩٥ ب آخر سمر - ١٩٦) ، وقاموس ابن جبير (انظر هامش ٨٢) (ص ٢٧) ، ودوزي (الجزء الأول ، ص ١٢٥٤) . (المترجم)

** الواقع أن العرب استعملوا هذا الاسم . فقالوا داو ودو ، انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة Dāw (النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ١٩٣٠) ، ومورينر (Arabien ، ص ٧٤ ، الهامش الثاني) . (المترجم)

(٨١) ج. هورن في بحثه A tentative classification of Arab seacraft

معلقة Mariner's Mirror (يناير ١٩٤٢) . و. افلايرز : Sons of Sindbad

وكانت ألواح الهياكل تصنع من خشب الساج أو خشب جوز الهند. واللفظ Teak (المترجم : في الإنجليزية) يقابله في العربية والفارسية ساج ، والأصل فيه بدون تعطيش الجيم ، وهو من « ساك » في البراكريتية Prakrit ؛ (بينما أن الأسماء الأوربية مشتقة من الصيغة tēka في الدرافيدية Dravidian) . ويوصف هذا الخشب في دائرة المعارف البريطانية (الطبعة الحادية عشرة) بأنه « أنفس أنواع الخشب المعروفة

== (لندن ، ١٩٤٠) ، في مواضع عدة . و ر . ل . بون R. L. Bowen : Arab Dhows of Eastern Arabia (رحبوت Rehoboth ، « ساشوسنس Massachusetts ، ١٩٤٩) . ويمكن أن نجد قائمة بأسماء السفن في كل من المقدسي ، ص ٣١ (المترجم : و ٣٢) ؛ والأزدى ، حكاية أبي تمام البغدادي . س . ر . متر (هيدلبرج ، ١٩٠٢) . وانظر أيضا : جندلماستر J. Gildemeister : « Über arabisches Schiffswesen » ، في Göttinger Nachrichten (١٨٨٢) ؛ و ه . كندرممان H. Kindermann : « Schiff » im Arabischen : (زويكاك Zwickaw ، ١٩٣٤) .

وه أجد أي بيان عن طول هيكل من الهياكل إلا في برزنج ، ص ١٧ — ١٩ ، حيث تذكر سفينة طولها ٥٠ ذراعاً عادياً أي ٧٦ قدماً تماماً (« وكان طول مركبه خمس ذراعاً بذراع ، العمل من مشعر الأبط إلى طرف الإصبع الوسطى » إضافة المترجم) . وكان الذراع العادي يساوي ١٨ر٢٤ بوصة ؛ انظر أ . نيكلسون Men and Measures : E. Nicholson (لندن ، ١٩١٢) .

* هجات في شمال الهند ووسمها قامت إلى جانب السنسكريتية أو تفرعت منها . (المترجم)

** اسم مجموعة من اللغات الهندية تضم أهم لغات جنوب الهند . (المترجم)

جميم» . فهو شديد الاحتمال . متى تم إعداده لم ينشق أو يتشقق أو يتقاص أو يتغير شكله . وإذا اتعمل الحديد لم يكن في هذا الاتصال ضرر له أو للحديد» . وهو ليس شديد الصلابة ، وإنما يسهل استعماله ، وله مرونة وقوة عظيمنتان . وهو عظيم النماء في تلال جنوب الهند ، وفي بورما وسيام وإندونيسيا . وكان منذ أقدم الأزمان يستورد إلى الخليج الفارسي من الهند ، وقد عُثر عليه بين آثار البابليين والآكمنيين والساسانيين . ومن الجلي أن ثيو فراستوس Theophrastus (حوالي ٣٠٠ ق . م) يشير إليه حيث يقول : « يقولون إن في جزيرة تينوس Tylus البحرين اتجاه الساحل العربي نوعاً من الخشب ينفون به سفنهم ، وإنه يكاد يمتنع على البلي إذا كان في ماء البحر ، فهو يبقى أكثر من مائتي سنة إذا ظل في الماء ، فإذا أخرج منه كان أسرع إلى التلف وإن لم يتطرق إليه إلا بعد حين » . ولما لم يكن في منطقة الخليج الفارسي مثل هذا الخشب الطويل البقاء ، فمن المؤكد تقريباً أنه ساج مستورد من الهند . كذلك « الدعائم والأنواع » التي يذكر كتاب برييلوس أن عمارة كانت تستوردها من بريجازا ربما كانت تشتمل على الساج لبناء السفن . ويقول المسمودي صراحة إن سفن المحيط الهندي كانت تبني من الساج . ويقول ابن جبير إن خشب بناء السفن في عيذاب كان يجلب من الهند واليمن^(٨٢) .

(٨٢) دائرة المعارف البريطانية ، الطبعة الحادية عشرة ، مادة « Teak » .

والـ « Coconut » (المترجم : فى الإنجليزىة) هو فى العربىة النارجيل ، وقد انحدرت هذه الكلمة إلى العربىة عن طريق الفارسىة من نارجيل (بحيم غير معطشة) فى البراكرىتية . ويسميه العرب أيضا « الجوز الهندى » ، وهو الاسم الذى استعمله ماركو بولو . ويبدو أن هذه الشجرة وليدة جنوب الهند ، وإندونيسيا ، وسيلان ، وجزر ملدايف ولكاداف . ثم انتشرت شيئا فشيئا إلى بلاد العرب غربا ، فقد رآها ناصر خسرو فى عمان فى القرن الحادى عشر ، كما ذكر ابن بطوطة فى القرن الرابع عشر أنها تنمو فى ظفار ، وهى ميناء فى حضرموت

== (المنقول عنها) . وانظر عن بقايا الساج القديمة كتاب بريولوس ، ط شف ، س ١٥٢ ؛ و ج . هورتل فى بحثه : The origins and ethnological significance of Indian boat designs ، فى Memoirs of the Asiatic Society of Bengal ، المجلد السابع (كلكتا ، ١٩٢٠) ؛ وكذلك و . أوزلى ، Travels in Various Countries of the East : W. Ouseley (لندن ، ١٨١٩ وما بعدها) ، س ٢٨٠ ، هامش ٦٧ . وانظر ثيوفراستوس : History of Plants ، الكتاب الخامس ، الفصل الرابع ، ترجمه إلى الإنجليزىة ا . هورتل فى Loeb Classical Library (لندن ، ١٩١٦) ، (وقد نقلنا عنه) ؛ وكتاب بريولوس ، الفصل ٣٦ : dokôn kai keratôn ، وقد ترجمها شف إلى « ألواح خشب الساج » متأولا على نحو مقبول . والمسعودى ، مروج الذهب . الجزء الأول ، س ٣٦٥ ؛ ورحلة ابن جبیر ، نشرها و . رايت W. Wright ، الطبعة الثانية ، تفهما م . س . دى جويه (لندن ، ١٩٠٧) ، س ٧١ .

كانت له صلات تجارية وثيقة بالهند . ولكن كان العرب والفرس
القدامي يستوردونها من الهند وجزرها ، أو يذهبون إلى مواطنها نفسها
ويعنون سفنهم فيها . وكانت جزر ملدايف ولكاداف مسرحا لنشاط
بالغ في بناء السفن ، ففيها كانت تبني السفينة كلها من مختلف ما تنتجه
شجرة جوز الهند : هياكلها وصواريها وخيوطها المفروزة وحبالها ،
بل حتى شرعها ، كما سنبين فيما يلي . وكانت السفن بعد بنائها على هذا
النحو تشحن بخشب جوز الهند وثماره ، ويؤتى بها إلى عمان والخليج
الفارسي^(٨٣) .

وهكذا كان الخشب الذي تبني به هياكل السفن في جميع الأرجاء
انوافعة شرق السويس أو جنوبها يكاد يأتي دائماً من الهند وجزرها .
ولم يشذ عن ذلك فيما أعرف إلا أسطولا سنخريب والإسكندر ، إذ بنيا
بخشب لبنان أو أعالي أرض الجزيرة . فقد كانت أشجار النخيل والسرور

(٨٣) دائرة المعارف البريطانية ، طبعة الحادية عشرة ، مادة « Coconut » :
وناح امروس ، مادة « نارجيل » . وابن بطوطة ، الجزء الثاني ، ص ٢٠٤ .
وما بعدها . ويذكر كتاب بربلوس ، الفصل ٧ (المراجع : ص ١٧) ،
أن أشجار جوز الهند كانت تنمو في شرق إفريقيا ، وذلك إذا كان مرادفاً في
تصحيح nauplios إلى nargilics . وأبو زيد ، ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ وبزرگ ، ص
١٨٩ ؛ والإدريسي ، الورقة ١١٩ . (المراجع : في يدكر المؤلف الصفحة الحادية
إلى اعتمد عليها من كتاب الإدريسي ، وهو ترجمة المشتاق في الخراف الآفاق .)

حول الخليج الفارسي غير صالحة عامة لبناء السفن^(٨٤) .
وكان الهيكل يُثَبَّتُ بعضه إلى بعض على أبسط وجه ممكن . فكان
المُهرَاب keel يوضع أولاً على الأرض ، ثم تربط إليه ألواح أفقية على
كلا الجانبين بخيوط من الليف ، وتشد هذه الألواح بعضها إلى بعض
بهذه الخيوط أيضاً . وليس في المصادر ذكر للضلوع ribs أو أى
تصميم للبناء ، كما أننا لا نجد شيئاً من هذا في نموذجين للسفن العربية
التقليدية يضمهما متحف جرينتش Greenwich Museum ، وقد صنعهما
ملاح في مسقط في أواخر القرن التاسع عشر . ولكن لا بد أنه كانت
للسفن عابرة المحيط ، مهما يكن حجمها ، ضلوع ، وإلا لكانت أضعف
من أن تقاوم الأمواج . وكانت ألواح الجانبين متلاصقة الأطراف
carvel-built ، فإن السفن التي تركب فيها الألواح الخارجية بحيث تغطي
أطرافها بعضها بعضاً clinker-built وليدة مياه شمال أوربا ، ولم تعرف
في المحيط الهندي قبل القرن السادس عشر . وكانت الخيوط تفرز خلال

(٨٤) د. د. لوكنبيل: Ancient Records of Assyria and Babylonia
(شيكاغو، ١٩٢٧) ، الجزء الثاني، ص ٣١٨ وما بعدها ؛ وأريان: Anabasis ،
الكتاب السابع ، الفصلان ١٩ و ٢٠ ؛ وهورنل : « Indian boat designs » ،
ص ١٩٤ .

* لوح القمر الضولي . (المترجم)
** هي ألواح طولية مقوسة تثبت إليها الألواح الأفقية بالمسامير . (المترجم)

ثقبوب تدق على أبعاد معينة قرب أطراف الألواح المتجاورة . ونرى في نموذجي متحف جرينتش أن الخيوط تشد في قوة من الداخل فوق قطع ضيقة طويلة من الخشب stringers . ويمكن أن تكون هذه الخشبات اختراعا حديثا ، ولكن من الصعب أن نرى كيف كان يمكن شد الألواح المتلاصقة الأطراف بعضها إلى بعض دون هذه الخشبات ودون الخلوع . ولم تكن السامير أو الأوتاد الخشبية تستعمل في بناء أى جزء من أجزاء السفينة^(٨٥) .

وقد لاحظ الجميع — من يونان وهنود وعرب وأوربيين — استعمال الخيوط بدلا من السامير في تثبيت الألواح ، وهو يستأهل حقا كل اهتمام . ونجد أحسن وصف للخيوط في ابن جبير وهو يتحدث عن الجلاب التي كانت تبني في عيذاب ، وذلك حيث يقول : « إنما هي مخيطة بأمراس من القنبار ، وهو قشر جوز النارجيل ، يدرسونه ^١ يعني صناع السفن إلى أن يتخيطن ، ويفتلون منه أمراسا يخيطون بها المراكب » . ونذكر أيضا الخيوط المصنوعة من ليف النخل ، بل من

(٨٥) و . ه . مورلاند W. H. Moreland في بحثه The ships of the Arabian Sea about A.D. 1500 ، مجلة J. R. A. S. (يناير وأبريل ١٩٣٩) (المترجم : ص ٦٣ — ٧٤ و ١٧٣ — ١٩٢) . والإدريس ، الورقة ٨٤ ب .

* نجد مثل هذا القول في ابن بطوطة (ج ٤ ، ص ١٢١) : « ونحملون =

الحُصْرُ rush والحشيش أيضاً ، وترى الخيوط واضحة في مثالين تاريخيين : في إحدى الصور المنحوتة التي تزين المباني الأثرية القائمة في سانكي Sanchi والتي ترجع إلى القرن الثاني قبل الميلاد ، وفي صورة مع مقامات الحريري التي كتبت في القرن الثالث عشر الميلادي (اللوحة السابعة) .

وقد لاحظ كتاب العصور القديمة والوسطى طريقة البناء هذه في البحر الأحمر ، وعلى طول ساحل شرق إفريقيا ، وفي عمان ، والخليج الفارسي ، وساحل مالابار و كورومانديل Coromandel في الهند ، وجزر ملديف ولسكاديف . ومن الجلي في الواقع أن هذه هي الطريقة الوحيدة التي استوطنت النصف الغربي من المحيط الهندي قبل القرن الخامس عشر^(٨٦) . ولكن لم يسكد يمضي عام ١٥٠٠ حتي كانت سفن

== القنبر بفتح اقف وسكون لتون وفتح الباء الموحدة والراء وهو ليف جوز النارجيل ، وهم يدبفونه في حفر على الساحل ، ثم يضربونه بالمرازيب ، ثم يغزوه النساء ، وتضرم منه الخبال لحياطة المراكب . (المترجم)

* (نبات) = Juncus arabicus (جذع من تينة لإسماعيل مطهر) .
(المترجم)

** قرية صغيرة في وسط الهند . (المترجم)

(٨٦) مصادر السفن الخبيطة : (١) المصادر الهندية : انظر ر . موكرجي A History of Indian Shipping and Maritime Activity: R. Mookerji (لندن ، ١٩١٢) ؛ وج . مارشال J. Marshall وف . فوشير F. Foucher : =

ما لا باز تبني بكثير من مسامر الحديد ، كما يقول الرحالة الأوربيون ؛ وقد يكون هذا راجعاً إلى محاولة مستميتة لتقايد البرنقاليين ، الأعداء الجدد ، أو إلى رغبة في احتذاء السفن الصينية التي كانت تزور كلكتا منذ زمن طويل . ومنذ قدوم السفن الأوربية أخذت السفن المثبتة بالحديد تحمل شيئاً فشيئاً محل السفن المثبتة بالخيوط في معظم أرجاء

== The Monuments of Sanchi . الجزء الثاني . اللوحة ٥١ . (ب) المصادر اليونانية : بريستوس ، المقبول ١٥ - ١٦ و ٣٦ و ٦٠ ؛ ويركوبوس : Persian Ware ، الكتاب الأول . فصل ١٩ . (ج) مصادر عربية : يعقوبى ، ص ٣٦٠ (المرحوم : سمها المراكب الصينية) ؛ وأبو زيد ، ص ٨٧ - ٨٨ و ١٣٠ - ١٣١ ؛ والسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٦٥ ؛ والإدرسى ، الأوراق ١٩ ب و ٣٤ ب و ٨٤ ب ؛ وابن جبر ، ص ٧٠ - ٧١ (المنقول عنهما) ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٢١ . وانظر عن سفينة الحريري اللوحة السابعة ، وما كتب تحيها . (د) المصادر الأوربية : جوردانوس : Mirabilia Descripta . ترجمه إلى الإنجليزية ه . يون (لندن ، ١٨٦٣) . Hakluyt 1st Series . الجزء ٣١ ، ص ٥٣ ؛ وجوفانى دى ، واني كورفينو في كتاب يون : Cathay and the Way Thither (لندن ، ١٩١٥ . الطبعة الثانية) ، القسم الثالث ، ص ٦٧ ؛ وماركو بولو ، ترجمه ه . يون الإنجليزية ، الطبعة الثالثة (لندن ، ١٩٠٣) . الجزء الأول ، ص ١١١ ؛ والراهب أودوريك : Friar Odoric ، في كتاب ه . كومبروف : Contemporaries of Marco Polo : M. Komroff (لندن ، ١٩٢٨) . ص ١٧ : و ج . كيررى : G. Carreri ، كما نقل عنه ه . و . ستيف : A. W. Stiffe في بحثه : Former trading centres of the Persian Gulf ، مجلة Geographical Journal ، الجزء ١٢ ، ص ٢٩٤ . و سر مورلاند .

المحيط الهندي . ولكن لا تزال السفن المخيطة قائمة في صور متواضعة ، من قوارب صيد ومطاييل ، على السواحل البعيدة عن التأثيرات الاقتصادية الحديثة : كجنوب بلاد العرب وشرقها (اللاوحة الثامنة) ، وجنوب الهند والجزر المجاورة ، ثم لامو Lamu في كينيا حتى عهد قريب (٨٧) .

فكيف وأين ولماذا نشأت هذه الطريقة ؟ لا نملك في الإجابة على هذا إلا الظن . فقد عرفت هذه الشواطيء ، كما المراكب البدائية العادية — قوارب الجلد ، وخزم البوص ، والمطاييل المحفورة . ويبدو أن المطاييل كُتبت أولاً بوضع ألواح على الجزء السفلي وشدها إليه بالخيوط . وقد نستدل بالأصل الهندي لخشب الساج وخشب جوز

(٨٧) باج مورلاند في J. R. A. S. (أبريل ١٩٣٩) ، ص ١٧٩ وما بعدها ، ملاحظات البرتغاليين والإيطاليين على المسامر في السفن العربية خلال تلك الفترة . وانظر عن بقايا السفن المخيطة الآن : فليزر ، ص ٥٤ و ١٣١ ؛ وب. توماس Arabia Felix : B. Thomas (لندن ، ١٩٣٢) ، ص ٢ ؛ وهورنل في بحثه Indian boat designs ونحوه The sea-going mtepe and dau of the Lamu Archipelago ، Mariner's Mirror ، المجلد ٢٧ (يناير ١٩٤١) ، ص ٥٤ — ٦٨ . ولن أحاول ذكر الإشارات العديدة في الكتابات الغربية منذ عصر النهضة ، وقد ذكر بعضها ج . هورنل في كتابه : Water Transport : Origins and Early Evolution (كمبريدج ، ١٩٤٦) ، ص ٢٣٥ .

الهند الذين استعملوا في المعصور التاريخية على أن طريقة الخياطة انتشرت هي أيضاً من الهند . وقد يكون ذلك كذلك ؛ ولكن لا يمكننا أن نستبعد أن الخياطة استعملت أولاً مع خشب النخيل في الخليج الفارسي ، ثم طبقت فيما بعد على الأخشاب الأفضل التي كانت تستورد إلى هناك من الهند . وقد تكون انتشرت من تلك الأرجاء إلى الهند نفسها . ولا بد أن السبب الأول لاستعمال طريقة الخياطة هو أن المواد اللازمة لها كانت قريبة المأخذ للشعوب البدائية في هذه البقاع ، بينما كان الحديد أو البرونز الذي يمكن أن تصنع منه المسامير لا يزال بعيد المنال^(٨٨) .

ولا يمكن أن يقال أكثر من هذا عن الأصول . ولكن ثمة مسألة أدعى إلى الاهتمام هي : لماذا بقيت طريقة الخياطة ورونا عدة بعد أن عُرف وأمكن استعمال المسامير ؟ لقد بدا ضعف السفن المخيطة للرحاله القادمين من مناطق البحر المتوسط : لابن جبير الذي جاء من أسبانيا ، وماركو بولو ، وجوردانوس ، ولجوقاني دي مونتى كورفينو الذي كتب يقول : « إن السفن في تلك الأنحاء شديدة الضعف والفراشة ، لا حديد

(٨٨) أجانارخيدس ، الفصل ١٠١ ، وايريدور الخاراكتي ، الفصل ٢٠ .

(في Geog. Gr. Min. ، الجزء الأول) ؛ وكتاب بريبلوس ، الفصلان ٧ و ٢٧ ؛

وبليي ، N. H. ، الكتاب السادس ، الفصل ٣٤ . وهورنل : Water Transport .

فيها ولا جافظة [انظر فيما بعد] . فإذا انقطع الخيط في مكان ما حدث ثقب ولا ريب ! ولهذا كانوا يصاحون الحيوط ، قليلا أو كثيرا ، مرة كل عام ، إذا أرادوا ركوب البحر .

وكان من المستحيل بناء سفن كبيرة حقا كالينكات الصينية بهذه الطريقة . فمثل هذه السفن ستكون عرضة للتحطم تحت الصدمات المتصلة للرياح الهوجاء والأمواج العاتية ، ويبدو لنا من كتاب بزرک أن الرياح كانت تفرق الكثير من السفن . وإذا كانت سفن كهذه قد مضت إلى الصين وموزمبيق ، فقد كان الفضل في ذلك لشجاعة ملاحيها ومهارتهم ورغبة تجارها في الكسب . وحتى إذا لم تفرق السفينة ، كان لا بد دائما من قذف الماء من بطنها ، لأن ألواحها كانت تسمح بتسرب الماء ، ولأنه لم يكن لها ظهر deck . (انظر ص ٢٥٩ — ٢٦٠ فيما بعد) .

... gemit sub pondere cyma

(٨٩) (فرجيل) *suttilis, et multam accepit rimosa paludem* .

(٨٩) ابن جبير ، ص ٧٠ — ٧١ ؛ وماركو بولو ، الجزء الأول ، ص ١١١ ؛ وجوردانوس ، ص ٥٣ ؛ وجوفاني دي مونتي كورفينو في كتاب بول : Cathay ، القسم الثالث ، ص ٦٧ (المتقول عنها) . وفرجيل ، الإنيادة Aeneid ، الكتاب السادس ، السطور ٤١٣ و ٤١٤ : (المتقولان) . وبزرک : ومورلاتند . وهورتال : Water Transport ، ص ٢٣٦ ، حيث يقول إن =

(١ ... صرّت السفينة المحيطة تحت وطأة الحمل ، وتسرب إليها كثير من ماء المستنقع .) فإذا كان هذا مبالغ فيه السفن المحيطة ، فماذا بقيت ؟ بدا هذا مشكاة لكثير من كتاب المصور القديمة والوسطى ، ففترضوا لتفسيرها طائفة متنوعة من الأسباب :

١ — كان بهوجا Bhoja ، الكاتب السنسكريتي القديم ، أول من قال إنه كانت في البحر صخور من المغناطيس تجذب السفن الممتدة بالحديد إلى حتفها . ولا بد أن هذه الأسطورة كانت شائعة في العالم القديم ، فإننا نجد لها ثانياً في بروكوبيوس . ولكنه يدحضها مستنداً إلى أساس منطقي سليم ، فهو يقول إن السفن اليونانية والرومانية في البحر الأحمر كانت فيها مسامير وقطع أخرى من الحديد ، ومع هذا لم يكن يصيبها أبداً أى أذى . ولكن تظهر الأسطورة من جديد في مصدرين يرجعان إلى القرن الرابع عشر ، أحدهما وصف باللغة العربية لحملة على الإسكندرية ، وثانيهما « الرحلات » Travels الخرافية المنسوبة إلى السير جون ماندفيل Sir John Mandeville . (٩٠)

== من المحيطة في سيلان . قبل أن نذكر آخرها ، كانت تلك أجراؤها كل عام ثم تجمع وتختار من جديد .

* هذا المصدر العربي هو « كتيب الإمام بقا جرت به الأحكام والأموار الفضية في وقعة الإسكندرية » محمد بن قاسم بن محمد بن الإسكندري تويرى (٧٧٥ هـ / ١٣٧٣ م) . (المترجم)

(٩٠) بهوجا ، في موكرجي ، ص ٢١ ؛ وبروكوبيوس ، Persian Wars . ==

٢ — تنسب روايتان لرحلة ماركو بولو خلو سفن هرمز من مسامير الحديد إلى صلابة الخشب الذي بنيت منه ، فقد كان يخشى أن ينشق إذا دقت فيه مسامير الحديد . ولكن هذا التفسير لا يصدق عامة ، حتى إذا صدق على تلك السفن خاصة . فقد رأينا أن خشب الساج على الأقل طيع إلى حد بالغ ؛ هذا إلى أن استعمال الحديد منذ زمن طويل في جميع تلك الأرجاء يدحض هذا السبب ^(٩١) .

٣ — ويورد المسعودي سبباً آخر غير كاف ، محاولاً في قوة الوصول إلى تفسير علمي ، وذلك حيث يقول : « وهذا [استعمال الخيوط بدلا من المسامير في تثبيت الألواح] لا يكون إلا في البحر الحبشي ؛ لأن مراكب البحر الرومي والعرب [هناك] كلها ذوات مسامير ، ومراكب الحبشي لا يثبت فيها مسامير الحديد ، لأن ماء البحر يذيب الحديد ، فترق المسامير في البحر فتضعف ؛ فاتخذ أهلها الخياطة بالليف بدلا منها وطلت بالشحم والثورة . » وليس في هذا التدليل قوة ، لأن البحرين

= الكتاب الأول ، الفصل ١٩ ؛ و « كتاب الإلام » ، نشره ي . جلدغاستر في Über arabisches Schiffswesen ، في Göttinger Nachrichten (١٨٨٢) ، ص ٤٣٧ ؛ وماندويل ، ط ج . أشتون J. Ashton (لندن ، ١٨٨٧) ، الفصل ٥٣ ، ص ١٢٥ .

(٩١) ماركو بولو : Latin 2 و Ramusio ، في الموضع المذكور ؛ وانظر مورلاند . ص ٦٨ وما بعدها و ١٨٢ وما بعدها .
* في لسان العرب الثوراة من الحجر الذي يحرق ويسوي منه الكلس . (المترجم)

لا يختلفان في الملوحة وغيرها من الخصائص الكيماوية إلا إلى حد لا يذكر . وعلى العكس من ذلك ، نجد أن ألواح الساج في المحيط الهندي لا تتف الحديد كما تتلفه ألواح البنوط في البحر المتوسط^(٩٢) .

٤ — وللهياكل الخفيفة ميزة لاحظها ابن جبير والإدرسي وابن بطوطة ، وهي أنها مرنة ، فإذا اصطدمت بشعاب المرجان في البحر الأحمر أو غيره كانت أقل قابلية للكسر من المركب السماري . كذلك في ساحلي مالابار وكورومانديل بالهند كانت السفن الخفيفة تستطيع الرسو على الشاطئ ، فوق الزبد الكثيف ، وتحمل الصدمة حين تاتي بها موجة عاتية على ساحل رملي^(٩٣) .

(٥) ولكن لعل السبب الفاصل في بقاء السفن الخفيفة الغلاء النسبي لبناء السفن بالحديد في المناطق التي نحن بصدددها . وليس معنى

(٩٢) الممودي . مروج الذهب . الجزء الأول . ص ٣٦٥ (المقول عنها) .
وفيجيانيوس : Epitome Rei Militaris : Vegetius . شرحه لـ لانج C. Lang (ليبرج ، ١٨٨٥) ، الكتاب الرابع ، فصل ٤ : وج . جونستون J. Johnstone :
Introduction to Oceanography (لندن ، ١٩٢٢) ، ص ١٣٧ .
ومورلاند ، ص ١٩١ — ١٩٢ .

(٩٣) الإدرسي ، الورقة ٨٤ ب ؛ وابن جبير ، ص ٧٠ — ٧١ :
وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٢١ . وج . بروس J. Bruce :
Travels to Discover the Source of the Nile ، الطبعة الثالثة (إدنبرة ،
١٨٨٣) ، الجزء الثاني ، ص ١٠٧ .

هذا أن الحديد لم يكن موجودا . فقد كان دائما يستخرج من المناجم ويستعمل في الصناعة في مناطق كثيرة بالهند ، وفي إيران ، وفي السودان (ولكن في الداخل) ؛ كما كان يمكن الحصول عليه في مصر . ولكن يبدو أن استخراج الخام من المناجم وصهره وصناعة المسامير منه كانت تتطلب نفقات كثيرة ، وكانت صناعة الحديد في المناطق الأخرى ضيقة النطاق . فلم يكن التثبيت بالمسامير يستطيع أن يجارى الحياة في الرخص ، فقد كانت المواد الخام اللازمة للخياطة قريبة المنال لا نحتاج إلى صناعة دقيقة . ومن الغريب أن هذا السبب الاقتصادي لم يذكره أى مصدر ، وإن كان أبسط تفسير وأقواه^(٩٤) .

٦ - ويصح بعد هذا كله أن نذكر قوة التقاليد . فالناس لا يتبعون العقل في كل أمورهم ؛ والملاحون محافظون إلى حد بعيد . فتفوق طريقة المسامير إلى حد ضئيل لم يكن يكفي لنبد الطرق القديمة . ولهذا لم تبدأ السفن المخيطة في الزوال سريعا إلا حينما غيّرت التجارة الأوربية الوضع الاقتصادي كله في المحيط الهندي .

(٩٤) بدانا مورلاند ، س ١٨٨ ، على غلاء الحديد حوالى عام ١٦٠٠ م . وهو أقدم تاريخ لنا عنه بيانات . والمشكلة الحقيقية الوحيدة هي مصر : لماذا اختلفت سفن القلزم عن سفن الإسكندرية ؟ أهله نجب تفسير ذلك بالسبب الرابع ، وهو مرونة السفن المخيطة ، على أن تدخل في اعتبارنا شطاب المرجان في البحر الأحمر . * يقال إن الحجاج هو « أول من أجرى في البحر السفن المقيرة المسمرة غير المخززة » (الحيوان للحاجط ، القاهرة ١٩٠٧ ، ج ١ ، س ٤١) . (المرجع)

وكان لا بد بمذكر كيب الفيسكل من حمايته من عوادي البحر .
ويذكر ابن جبير وحده الحافظة بمادة صلبة ، فهو يشير إلى شيء يسمى ذئبرا
« من عيدان الفخل » ، ويمكننا ترجمة هذه الكلمة (المترجم : إلى الإنجليزية)
بـ *oukum* . وينبغي جوفائي دي مونتى كورفينو وجود أية حافظة في السفن
التي رآها في البحر العربي . ويقول الكتاب العرب عامة إن الألواح
كانت تسد بمزيج من القار أو الراتنج ودهن الحوت . ويقول الإدريسي
وهو يصف الحيتان في المحيط الهندي : « (وذكروا الرابانيون أيضا)
أنهم يتصيدون ما صغر منها ، فيطبخونها في القدور ، فيذوب جميع لحمها
ويعود شحها مذابا ، وهذا الدهن مشهور ببلاد اليمن في عدن وغيرها من
المدن الساحلية وفي بلاد فارس وساحل عمان وبحر الهند والصين ، وهو
عمدهم في سد خروق المراكب بسد خروفيها » . وكان الغرض من هذا
أيضا حماية القاع من دودة السفن *shipworm* . وكان الطلاء *conting*
عامة بدهن السمك . ويقول ابن جبير إن دهن القرش لا يفضل في هذا
شيء . (٩٥)

(٩٥) ابن جبير ، ص ٧ ، وانظر عن الدئبرا : مونس راب لان جبير ، الطبعة الأولى ،
ص ٢٢ (المترجم : الطبعة الثانية ، ص ٣٠ — ٣١ ، مادة حل) ؛ وانظر ابن الخوهري
فيها ؛ وقد ترجمها : شيابارتي *Ibn Gubayr, Viaggio* : C. Schiaparelli
(روما ، ١٩٠٦) ، ص ٤٢ ، بـ « *filamenti* » (المترجم : « ألياف ») .
وقارن بذلك القرآن ٥٤ : ١٣ (المترجم : « وجمعه على ذات ألواح =

ويكتنف الغموض مسألة ظهير السفينة ومدهام . فجوردانوس في صدر حديثه عن مالا بار يقول : « كذلك السفن لا ظهور لها ، وإنما هي مفتوحة » ، ويقدف إلى الماء ، فتري رجالها دائماً أو معظم الوقت يقفون في بركة من الماء يقذفونه إلى البحر » . ويقول ماركو بولو عن سفن هرمز أنه لم يكن لها ظهور ، ولكن كانت شحشات الساع نطى بالخلود . ويقول دوارتي باربوسا Duarte Barbosa وفارثيما Varthema مثل هذا القول عن سفن مالا بار بعد عام ١٥٠٠ بقليل . ولم تعرض لى أية إشارة إلى ظهور للسفن العربية في المحيط الهندي . ولكن يذكر بزرگ البليجات « حجلات السفينة » ، ومن الصعب أن نعتقد أن السفينة التي تستطيع حمل أربعائة رجل ، كما يقول ، لم يكن لها ظهر فوق جانب منها^(٩٦) .

= ودير «) ، حيث يفهم من الدير معنى « مسامر الخشب » . وانظر جودفي دي موني كورفينو في كتاب يول : Cathay ، قسم الثالث ، ص ٦٧ . وأبو زيد ، ص ١٤٠ — ١٤١ ؛ والمعمودي ، مروج الذهب ، الجزء الثاني ، ص ٣٦٥ ؛ والإدريسي ، الأوراق ٢٤ ب (المنقول عنها) مخرج = ص ٦٤ من الجزء الأول من مخطوطة كوبريني ، وفي دار الكتب المصرية نسخة مصورة منها [] و ٣٤ ب و ٨٤ ب ؛ ومركو بولو ، في ترجمة يول ، الجزء الأول ، ص ١١١ . ويقول بروكوبيوس : Persian Wars ، الكتاب الأول ، ص ١٩ : « لأنها ليست محافضة بالنار أو أية مادة أخرى » . ولكنني أرى خطأ الشخص الذي استقى منه هذا القول العام المطلق .

(٩٦) جوردانوس ، ص ٥٣ (المنقول عنها) ؛ ومركو بولو ، في ترجمة يول ، الجزء الأول ، ص ١١١ . ودوارتي باربوسا ، في Hakluyt Society ، السلسلة =

وكانت الدفة الجانبية هي النوع الوحيد من الدفات الذي عرفه العالم القديم والعالم الوسيط ، وكانت دفة كبيرة بين مؤخرة السفينة وجانبها . وكان لابد للسفن التي تمخر البحار من دفة على كل جانب ، لأنه إذا مات الريح بأحد الجانبين فقد ترتفع دفة هذا الجانب عن سطح الماء أو يقل عمقها فيه إلى حد لا يكون لها مفعول . وقد تكون صيغة التثنية في الكلمة العربية « سكان » دليلا على هذه الدفة المزدوجة . ولكن في القرن الثالث عشر كان العرب يعرفون دفة المؤخرة . جوفاني دي مونتي كورفينو يقول : « ولهم دفة ضميعة واهية ، كسطح المائدة ، عرضها ذراع ، في وسط المؤخرة » . وهذا هو تماما ما نطلعنا عليه الصورة الملاحقة بتقانات الحريري ، التي ترجع إلى عام ١٢٠٧ (اللوحة السابعة) . ويرجع أقدم مثال ثابت لدفة المؤخرة إلى عام ١٢٤٢ ، ويرى على خاتم seal مدينة إلبنج Elbing بألمانيا . ولكنني لم أستطع الوصول إلى تفسير

= الثانية . المجلد ٣٩ . ص ٧٦ ؛ ودراني ، في Hakluyt Society ، السلسلة الأولى ، المجلد ٣٢ . ص ١٥٢ . ويزرك ، ص ٣٣ و ٩٥ و ١٥١ (البنجاب) ؛ و ١٦٥ (سفينة نقل أربعمائة رجل - المرجع : نص ثلاث سفن فيها ألف ومائتا رجل .) ؛ كذلك ٥٣ (مائتا عبد) . ولا يزال سفن صغيرة حاملة من الطهور : انظر وصف فلانز باروف في البحر الأحمر . ص ٥ - ٧ .

* لم يقل أحد إن الآف والنون في سكان للتثنية ، فليس هناك مفرد « سكان » . وسكان كلمة غامضة . قد تكون منقولة عن السرمانية ؛ انظر فرندل ، المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢٢٢ - ٢٢٣ . (المرجع)

أظهر دفء المؤخرة في وقت واحد في هاتين المنطقتين الشديديتين
التباعد (٩٧).

وكان الأنجر أو المرساة غليظا لا دقة فيه . وقد رآه جيملي كيرى
Gemelli Carreri في الخليج الفارسي في القرن السابع عشر مصنوعا
من الحجر ، وفي وسطه ثقب للحبال . ووجده فارثيا من الرخام في
كلاكتا . ولكن ربما عرفت المراسي المعدنية أيضا ، كما عرفت في البحر
المتوسط قبل ذلك بزمان طويل . ويبدو أن لسفينة الحريري مرساة
معدنية على شكل الخطاف ، كحال السفن الشراعية عامة في تلك الأرجاء ،
حتى اليوم . وكان في السفن عابرة المحيط في القرن العاشر مراس عدة
قد تبلغ ستة (٩٨) .

(٩٧) جوفاني دي مونتى كورفينو ، في بول : Cathay . القسم الثالث ،
ص ٦٧ (المفقون عنها) . وصورة الحريري (الملوحة السابعة) . و . ج . س . ل .
كلاوز : Sailing Ships : G. S. L. Clowes (لندن ، ١٩٣٠) ، القسم
الأول ، ص ٤٨ .

(٩٨) الأنجر في العربية من لفكر في الفارسية (وقد أصبحت هذه اللم
جزءا من أداة التعريب في العربية) ؛ ولكن ألا يمكن أن يكون من angkura
في اليونانية (المترجم : كما يقول فرنكل ، المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص
٢٢٩) ؟ وانظر كيرى ، كما نقل عنه أ . و . ستب في Geog. Journ. ،
المجلد ١٢ ، ص ٢٩٤ . وذرنيما ، ص ١٥٢ . ويزرك . ص ٨٧ . (المترجم :
نقلت النظر بهذه المناسبة إلى وجوب تصحيح « أنجر » في الترجمة العربية لكتاب
متر (المذكور في هامش ٦٧ ، ج ٢ ، ص ٣١٦ ، س ٦) وكتابها « أنجر » .)

وكانت السفينة تحمل فوق ظهرها مراكب صغيرة ، ويبدو من بزرک أن هذه كانت على نوعين : القارب والدوبيج . وكان القارب هو الأكبر فيهما ، ففي مرة حمل خمسة عشر رجلاً مقابل أربعة في الدوبيج ؛ وكان يمكن أن يقل ثلاثة وثلاثين رجلاً . وكان يستعمل للنجاة ، ويروى أنه استعمل مرة لجر سفينة من دفتها ، بعد أن فذف رجالها بصاريها إلى الماء ليخف حماتها ، وعَدِمُوا كل وسيلة أخرى لدفعها . وكان الدوبيج يستعمل للملاحة على الشاطئ ، أو النجاة . وكان يمكن عند الضرورة ترويده بصار وشرع . كذلك كان العرب يحملون معهم دائماً مراكب صغيرة للبيع ، وكان تجار السفينة يصنعها فوق ظهرها ، أو كانت تصنع على الشاطئ ، كالمدرعات السفن المخيطة المحمية ، التي كانت عمان تصدرها إلى اليمن في زمن كتاب برييلوس^(٩٩) .

الصواري والشرع

كان الصاري في هذه المياد يسمى عادة الدقل أو الدقل ، ومعنى

(٩٩) بزرک ، ص ٤٤ (المرجع : أصواب ٥٥) و ٦١ و ٦٩ و ٨٦ و ٨٨ و ١٦٧ و ١٩١ ، وبريلوس ، فصل ٣٦ ، وفارز ، ص ٢٨ — ٢٩ .
* كان الدقل أو الدقل في المحيط الهندي هو الصاري في البحر المتوسط والدشولي في بحر الصين . وفي هذا يقول المسعودي في مروج الذهب (١٠٠) ، ص (٢٥٤) : « ... الدقل ، ويسميه أرباب المراكب في بحر الهند وغيره من بحريـ

هذا الاسم في الأصل « جذع النخلة » . وهذا دليل على المادة الأصلية للصواري حول سواحل الجزيرة العربية ؛ ولكنها كانت تصنع في القرون الوسطى من شجر جوز الهند ، ويحتمل أنها كانت تصنع أيضاً من خشب الساج . ويمكن القول إن القرارية كانت تصنع من الخشب نفسه . وكان للسفن التي رآها ماركو بولو وجوفاني دي مونتي كورفينو صار واحد ، ويتحدث الكتاب العرب عادة عن الصاري في حالة الإفراد . ولكن نجد أحياناً عبارة مثل الدقل الأكبر ، وهي تدل ضمناً على وجود أكثر من صار . ولا بد أن الصاري كان شديد الطول بالنسبة إلى طول السفينة ، كما هي الحال في المراكب العربية الحديثة ؛ ويذكر بزرگ صاريًا طوله خمسون ذراعاً ، أي ست وسبعون قدماً (١٠٠) .

الحبشي الذولي ، ويسميه رجال البحر الرومي نصارى وكان المسعودي ، كما يقول في ج ١ ، ص ٣٣٢ و ٣٤٣ — ٣٤٤ ، حريصاً على أن يصر « بلغة أهل كل بحر وما يستعملونه في خطابهم فيما يتعارفونه بينهم » ، وأن يخر « عن عبارة كل بحر وما يستعملونه في خطابهم » . وستأتي ملاحظة المؤلف (ملحق الفصل الثالث ، بصدد القصة المنقولة عن ابن جبير) يقول فيها إن ابن جبير ، وهو من البحر المتوسط ، كان حريصاً على شرح الاصطلاحات الشائعة في المحيط الهندي . هذا ويرجع فرنسكا (المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢٢٣) لفضي الدقل والصاري (أو الصارية) إلى أصل أرامي . (المترجم)

* في القاموس المحيط القرية عود الشراع الذي في عرضه من أعلاه . وهي مأخوذة من keraia في اليونانية (انظر قاموس ابن جبير ، ص ٤٤) . (المترجم) (١٠٠) أبو زيد ، ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ والمسعودي ، مروج الذهب ، =

وكانت الشرع (جمع شراع = فراع) تنسج من أوراق جوز الهند أو سعف النخل ، أو تصنع من سيج الأشرعة القطنى . ولم ير ماركو بولو وجوفانى دى مونتي كورفينو سوى شراع واحد ، ويتحدث بزرگ أحيانا عن الشرع فى حالة الجمع ، كما يتحدث المسعودى عن « القلاع العظيم وهو الشراع » . ولكن يحتمل أن هذه العبارات لا تزيد عن أنها تعنى ضمنا وجود شراع زائد أصغر . وفى القرن التاسع عشر لاحظ الربان كولومب Colomb أن سفن الرفيق العربية « ليس فيها وسيلة لطى الشراع عند ما يكفهز الجو ، ولكن كان كل ذو معدة لركوب متن البحر يحمل قريتين وشراعين ، قرية صغيرة وشراعا صغيرا ، كما وصفنا ، للنهار والجو المعتدل ، وآخرين صغيرين لليل والجو الماصف » . (١٠١)

= الجزء الأول ، ص ٤ : ٣ ، و الجزء الرابع ، ص ٢٧ ؛ وبزرگ ، ص ٨٧ : الدقل الأكبر . وماركوبولو وجوفانى دى مونتي كورفينو ، الموضعان المذكوران ، وبزرگ ، ص ٤٣ — ٤٤ . ويندكر ، كوستنر Das antike Seewesen : A. Köster (برلين ، ١٩٢٣) ، ص ٤٢ — ٤٤ ، طريقة خاصة لربط العصى إلى نصب مثبت فى قاع السفينة ، وهو ما لا نجد إلا لدى المصريين القدامى ، والعرب القدامى فى البحر الأحمر ، وأهل الملايو الذين يسكنون ساحل مالابار . وهذا دليل على تأثير مصر فى صناعة السفن عند العرب .

(١٠١) أبوزيد ، ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ وابن جبير ، ص ٦٨ (المترجم : صحته ٧١٩) . وماركوبولو وجوفانى دى مونتي كورفينو ، الموضعان المذكوران . =

وقد اختصت السفن العربية بالشرع المثلث الشكل . والواقع أنه النوع الوحيد الذي تستعمله الآن أو استعملته في أي عصر ماض جاءتنا أخباره ، من مراکش إلى الهند ، ومن الخليج الفارسي إلى موزمبيق . وهو شرع مثلث ممدود عبر السفين طولاً ، بالغ الطول ، على القمة . وفي المحيط الهندي تقطع زواياة مقدّم الشرع . ويظهر أن الشكل الناشئ ، عن ذلك هو ثالث مراحل أربع في تطور الشرع الممدود عبر السفين طولاً من الشرع المربع . ويحمل بنا هنا أن نتبّع هذا التطور كله ، ونبين الدور الذي لعبه العرب فيه . وهنا لا نستطيع استعمال مناهج تاريخية دقيقة لقلة ما لدينا من معلومات ؛ فيجب أن نجعل أساس بحثنا قطعة عريضة من الخيش ، ونتذرّع بالخيال التاريخي لرسم أرجح طريق سار فيه التطور .

(١) في العالم القديم كان الشرع المربع يرى في جميع أرجاء البحر المتوسط في سفن المصريين والفينيقيين واليونان والرومان . وفي العصرين الهلينستي والروماني كان يشد أحياناً شرع إلى صار صغير مائل في مقدم السفينة ، يسمى الأردمون ، ، للارتفاع بالرياح المواتية . وكان هذا حيلة

= وفرنبا ، ص ١٥٣ . ويزرك . ص ٢٣ . الخ ؛ والسعودي ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٣٤ . وب . ه . كولومب P. H. Colomb : Slave-catching in the Indian Ocean (لندن ، ١٨٧٣) ، ص ٢٨ (المنقول عنها) ؛ وقارن بذلك هورنل : « Arab seacraft » ، ص ١١ ، حيث يقول إن السفن العربية كانت تحمل ثلاثة شرع في كثير من الأحيان . * انظر في الأردمون ابن جبير (ط دى جوبه ، القاموس Glossary ، ص ٣٣)

بارعة ، ولكن كان الشراع مربعا أيضا . وفي الهند ترى الشراع الربعة على نقود دولة بلافا Pallava (وكانت معاصرة لاساسانيين) ، وفي سفينة أجننتا التي ترجع إلى القرن السابع الميلادي (اللوحة الرابعة) . ومما يدل على أن الشراع المثلثة ليست وليدة الهند أننا لا نراها اليوم في مياهها الداخلية ، أي في الأقاليم البعيدة عن التأثيرات الأجنبية . كذلك لم يعرف شمال أوروبا إلا الشراع الربعة حتى أواخر القرون الوسطى .

وتتمتاز الشراع الربعة بالرسوخ والثبات على السفن الكبيرة وفي الأنواء ، وقد ظلت النمط الأساسي للشراع في السفن الأوربية حتى آخر أيام السفن الشراعية . ولكن للشراع الممدودة عبر السفن طولا ميزتها عند المناورة وتحويل مجرى السفين في الأنهار ومجاري الماء الضيقة ، فهي أقدر كثيراً على الاقتراب من الريح . ولهذا وجدنا منذ عصر متقدم محاولات لتحويل الشراع المربع على نحو يحقق هذا الغرض . (١٠٢)

(٢٥ =) وفرانكل (المرجع المذكور في هامش : ٤٤ ، ص ٢٢٥) . ويشير فرانكل إلى الأصل اليوناني artemôn ، الذي ترجع إليه أيضاً artēmônā في السريانية . (المرجع)

(١٠٢) انظر عن التاريخ العام للسفن الشراعية : ر : أندرسون و ر . تشارلز أندرسون The Sailing Ships : R. C. Anderson (لندن ، ١٩٢٦) ؛ و ج . س . ل . كلاوز : Sailing Ships (لندن ، ١٩٣٢) و The Story of Sail (لندن ، ١٩٣٦) ؛ و ه . و . سميت Mast and Sail in Europe and Asia : H. W. Smyth (لندن ، ١٩٠٦) .

(٢) وكانت أبسط خطوة بعد ذلك وضع شراع مربع عبر السفين طولاً ، مع إمالة طرف مقدمته إلى أسفل . فهذا هو الشراع المربع المائل *balance-slug* . ويظهر أنه كان مستعملاً على النيل قبل ميلاد المسيح ببطانة قرون على الأقل ؛ وكان نافعا خاصة للسفن المتجهة مع تياره ضد الرياح الشمالية السائدة . وفي السودان الآن أثر منه في المركب المسمى *نَجَر* . ونجد الشراع المربع المائل في إندونيسيا أيضا ، وقد ظهر أولا

Fore and Aft Craft : E. K. Chatterton (١٩٠٦) ؛ و *Das antike Seewesen and their Story* (لندن ، ١٩٢٧) ؛ و *Studien zur Geschichte des antiken Seewesens* (برلين ، ١٩٢٣) و *(البرج ، ١٩٣٥)* . وانظر عن تقود دوتة بلاد : و *Coins of Southern India : W. Elliot* (لندن ، ١٨٨٥) ، اللوحة الأولى ، الشكل ٣٨ . وانظر عن سفينة أجناتا اللوحة الرابعة وما قناه تحتها . ولم أتناول شراع احصير في اليونيكات الحديثة ، فهي تمتد راف ولكن لها تاريخها المتميز الخاص . الذي لا يتأثر بسائر الألفاظ أو يؤثر فيها إلى حد يذكر .

* هكذا سمعها في السودان . يضم النون . ولكن يكتبها المؤلف *naggar* ، بفتح النون ؛ ومن الجلي أن هذا الاسم مشتق من النجارة . على أن شراع هذا المركب تام الثلاث . انظر مقال هورنل : *The frameless boats of the Middle Nile* ، مجلة *Mariner's Mirror* ، المجلد ٢٥ ، العدد الرابع ، أكتوبر ١٩٣٩ ، ص ٢٩٩ . وانظر في هذا النوع من المركب أيضاً مقاله : *The outrigger-naggar of the Blue Nile* ، مجلة *Antiquity* (١٩٣٨) ، ص ٣٥٤ — ٣٥٩ . (المراجع)

في النقوش البارزة في بورو — بودور Boro-Budur بجاوة ، وربما كانت ترجع إلى القرن العاشر . ونجد النمط نفسه في شرع جاوة التي تسمى بروا proa ، والتي لم تندثر إلا منذ عهد قريب ؛ وكان عرض الشراع منها يزيد كثيراً عن ارتفاعه . ولما كانت أشكال الهياكل التقليدية لسفن جاوة تنم عن تأثيرات مصرية قديمة ، فإن هذا يفرضنا بأن نستنتج أن الشراع أيضاً جاء من مصر . ولكن لا يمكن أن تأخذ هذا حقيقة ثابتة . فثمة شقة بعيدة بين المنطقتين لأجد فيها في أي عصر من العصور أثراً للشراع المربع المائل . وقد بقي هذا الشراع في الهند الصينية أيضاً في صور مختلفة محصورة بين أنماط الينكات الصينية شمالاً وغرباً .

(٣) وكان من الطبيعي بعد ذلك أن يقتصر الجزء الأمامي من الشراع ويعمل نحو مؤخرة السفينة ليأخذ حظاً كبير من الريح . فنشأ عن هذا ذلك النمط من الشراع المثلث الذي نجده كما قلنا في النصف الغربي من المحيط الهندي . فهل ثمة ما ينبئ عن المنطقة التي اتخذت فيها أولاً هذه الخطوة ؟ لعلنا نستطيع استبعاد مصر والهند ، فقد رأينا فيهما أن الأنماط القديمة لأزال قائمة في مياهما القصية ؛ فلا بد أن الشراع المثلث جاءهما من الخارج . هذا إلى أن الشراع المثلث على النيل كان يرتبط بمظاهر عربية في بناء السفين ، هي الهراب وارتفاع رأس السفينة وقصر عمود مؤخرها stern-post ، بينما لا نجد هذه المظاهر في السفن المصرية

القديمة التي كانت هياكلها على شكل الملعقة (١٠٣) .
فتبقى لنا ثلاث مناطق يمكن أن تكون أصلاً للشرع المثلث ،
هي البحر المتوسط ، والنصف الغربي من المحيط الهندي ، والمحيط
الهادي . فلنترك المحيط الهادي لحظة ، وننظر فيما إذا كان انتشار هذا
النمط من الشرع المثلث من البحر المتوسط إلى المحيط الهندي أرجح
من انتشاره من المحيط الهندي إلى البحر المتوسط . ولا يثبت شيئاً أن هذا
النمط من الشرع المثلث لم يمدّ مبروفاً في البحر المتوسط ؛ فمن الممكن
دائماً أنه نشأ فيها أصلاً ، ثم أخلى مكانه فيها للشرع التام التثليث
triangular وهو أرق منه . ولكن ثمة أسباباً أقوى تدعو إلى الاعتقاد
أن الشرع المثلث lateen جاء إلى البحر المتوسط من المحيط الهندي .
وأقدم دليل على وجود الشرع المثلث في البحر المتوسط نجده في المخطوطات
البيزنطية اليونانية التي ترجع إلى أواخر القرن التاسع ، وتشتمل على صور
للشرع المثلث (انظر اللوحتين الخامسة والسادسة) . وكان هذا البحر ،

(١٠٣) كلاوز : Story of Sail ، ص ٨٧ . وج . بوجاد J. Poujade :
La route des Indes et ses navires (باريس ، ١٩٤٦) ، الفصل الخامس ،
حيث يورد المؤلف أدلة قوية على أن الشرع المربع المسائل انتشر إلى الشرق من
الهند ، ولكن لا يأتى بدليل قاطع على أن الهند ومنه الأصلي . ويرى
ر . ل . بويل : Arab Dhows of Eastern Arabia ، ص ١ — ١٠ ، أن
الخليج الفارسي هو الموضع الأصلي للشرع المدودة عبر السفن طولا ، ولكن
لا يأتى هو أيضاً بدليل قاطع على ذلك .

كما رأينا ، لا يعرف مدينا ، لا الشراع المربع . فهذا يحددونا إلى الظن أن الشراع المثلث جاء إلى البحر المتوسط في أعقاب الفتوحات العربية . وفي المحيط الهندي ، نجد المراجع العربية في القرنين التاسع والعاشر تشبه أحياناً شراع السفينة حين يرى من بعيد برعفة الحوت أو ما ينفخه من ماء . وهاتان الصورتان توحيان في قوة بالشراع المثلث الطويل . لا بأي نمط من أنماط الشراع المربع . ولا أدلة لدينا إطلاقاً قبل هذا التاريخ . ولكن يمكن أن يقال على الأقل إنه ليس بين العرب في أي مكان أثر للشراع المربع . وثمة شيء آخر يمكن أن يدل على أن العرب جاءوا بالشراع المثلث إلى البحر المتوسط هو الاسم الإيطالي mezzana ، وهو أصل misaine في الفرنسية و mizzen في الإنجليزية الخ . وقد قيل إن الـ mezzana من كلمة « ميزان » العربية ؛ وإن صارى المظنين (مع الشراع المثلث) الذي نجده في السفن الإيطالية التي ترجع إلى أواخر

١٢٠٠ يقول بزرگ (ص ١٤ — ١٥) : وأنه ربما يفتح الماء فيرفع مثل المنار ويبقى من بعد مثل شراع المراكب ، وأنه ربما نصب بدله وأجندته يرى من بعد أيضاً مثل شراع القوارب . ويقول السعدي في مروج الذهب (ج ١ ، ص ٢٣٥) : فيظهر طرف من جناحيه فيكون كأنه شراع عظيم وهو الشراع ، ورفعه يظهر رأسه وينفخ أفعده في الماء فيذهب في البحر أكثر من ممر السهم . وسيشير المؤلف إلى هذين الموضوعين في هامش ١٠٤ . (المرجع)

** عَرَّبَ إلى مَظِين (قاموس تهمة لإسماعيل مهدي) . (المرجع)

القرون الوسطى أخذ عن أصل عربي سمي ميزاناً لأنه صار إضافي يوازن
الصارى الأساسى . ولا اعتراض من الناحية اللغوية على اشتقاق
mezzana من ميزان . ولكن لا اعتراض أيضاً على اشتقاق mezzana
الإيطالية من medianu فى اللاتينية ومعناها « الأوسط » .

فمن المحتمل إذن أن العرب جاءوا بالشرع المثلث إلى البحر
المتوسط . وإذا صح هذا غدت من أياديهم الجلييلة على الحضارة السادسة .
فلولا الشرع المثلث لما كان المظن الأوربى فى السفن التى تشتمل
على ثلاثة صوار ، ولما تمت رحلات المحيط التى قام بها المكتشفون
العظام . يقول كلاوز :

« ... فى الشمال اكتمل تماماً فى فترة قصيرة هى القرن الخامس
عشر التحول الهام من الشرع المربع الواحد إلى السفينة التى تشتمل
على ثلاثة صوار ، والتى كانت شرعاً جميعاً مربعة عدا المظن المثلث .
« وفى عام ١٤٠٠ كانت السفن فى الشمال تعتمد اعتماداً تاماً على الريح
الواتية ، وكانت عاجزة كل العجز عن أن تمضى قدماً فى وجه الريح
المضادة ، بل إنها لم تحاول ذلك أبداً . ولكنها استطاعت قبل عام ١٥٠٠
أن تقطع رحلات المحيط الطويلة التى أسفرت عن اكتشاف كولبوس
لأمريكا ، وسرور دياز Diaz حول رأس الرجاء الصالح ، وفتح فاسكو دا
جاما أبواب التجارة مع الهند .

« وقد كان لغير ذلك من وجوه التقدم العلمى ، كأخذ بوصلة الملاح عن الصين ، نصيب فى جعل مثل هذه الرحلات ممكنة ، ولكن لولا التحسينات البعيدة الأثر فى العوارى والشرع لما استطاع أبداً المكشفون الكبار تحقيق ما حققوه » (١٠٤) .

- (١٠٤) لصورتان ليرمينان : المكتبة الوطنية بباريس Bibliothèque Nationale ، مخطوط يونانى ، رقم ٥١٠ ، الورقتان ٣ و ٣٦٧ ب ؛ و . ه . ه . برندلى H. H. Brindley فى بحثه : Early pictures of lateen sails .
 مجلة Mariner's Mirror ، المجلد ١٢ (١٩٢٦) ، ص ٩ — ٢٢ ؛ واصل أيضاً : A. Jal جل : Glossaire des termes nautiques (باريس ، ١٨٤٨) ، ص ٢٥٧ و ٩١٥ ؛ وأندرسون ، ص ١٠٢ — ١٠٣ ؛ ويحاول : J. Sottas فى بحثه : An early lateen sail in the Mediterranean ، مجلة Mariner's Mirror (١٩٣٩) ، أن يثبت وجود شراع مثلثة يرافعية عام ٥٣٣ م ؛ ولكن يرى بوين ، ص ٧ ، هامش ٩ ، أنها ربما كانت شراعاً علوية topsails مثلثة triangular . وقد رسم ر . ه . دولى فى بحثه : The warships of the later Roman Empire ، مجلة Journal of Roman Studies ، المجلد ٣٨ (١٩٤٨) ، اللوحة الخامسة ، نموذجاً لدرومونه dromon بمجاديف ترجع إلى القرن العاشر ، ولها ثلاثة صوار وشراع مثلثة . وانظر عن الشراع والحيتان : أخبار الصين وأفند ، الفقرة الثالثة ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٣٤ ؛ وبزرگ ، ص ١٤ — ١٥ و ١٠١ . وانظر عن mezzana كلاوز : Sailing Ships ، ص ٥٣ ؛ وك . لوكوتش Etymologisches Wörterbuch der europäischen : K. Lokotsch Wörter orientalischen Ursprungs (هيدلبرج ، ١٩٢٧) : كذلك و . ماير-ليكه Meyer-Lubke : Romanisches etymologisches Wörterbuch (هيدلبرج ، ١٩١١) . وانظر كلاوز : Sailing Ships ، ص ٥٤ (القول =) (١٨)

ويبقى أن نبحث فيما إذا كان العرب في الجزء الغربي من المحيط الهندي أخذوا الشراع المثلث عن المحيط الهادي ، أو أخذه ذلك المحيط عنهم ، أو نشأ في كل منهما على حدة . ففي المحيط الهادي أشكال عدة لشراع مثلث صالح ، كانت مستعملة عند ما جاء ماجلان Magellan إلى جزر لادرون Ladrone عام ١٥٢١ . وقد قيل إنها نبتت هناك وانتشرت غرباً إلى العرب وسائر الشعوب . ولكن يصعب سدّ فجوة فسيحة هي جزر الهند الشرقية ، حيث لا نجد أثراً للشراع المثلث . والواقع أنه ليست لدينا معلومات كافية تساعدنا على أن تصدر حكماً سليماً على العلاقة بين هاتين المنطقتين اللتين عرفتا الشراع المثلثة . (١٠٥)

(٤) وكانت المرحلة الأخيرة في تطور الشراع المثلث أن ينتهي مقدمه برأس في أدناه ، فينشأ شراع تام التثليث . وقد حدث هذا التطور أولاً في البحر المتوسط . ونجده في أقدم الصور البيزنطية للشراع

(= عنها) . وترد الكلمات peri to meson tou katartion في كتاب أبو السادس : Naumachica ، الفصل السابع ، ط ١ . دان : A. Dain : Naumachica (باريس ، ١٩٤٣) . ويقترح دولي ، المرجع المذكور ، ص ٥١ ، تصحيح هذه الكلمات إلى peri to meson katartion ، ويرى أن هذه الـ meson قد تكون مشتقة من ميزان العربية . وكان أبو السادس إمراضورا من ٨٨٦ إلى ٩١٢ م .

(١٠٥) هـ . هـ . برنديل في بحثه : Primitive craft-evolution or diffusion ، مجلة Mariner's Mirror (يوليو ١٩٣٢) .

المثلثة (انظر اللوحتين الخامسة والسادسة) ، ولهذا لا نستطيع أن نعرف أكان العرب أم اليونان في البحر المتوسط هم الذين اتخذوا هذه الخطوة . ولكن لما كان العرب قد ظلوا على شراعتهم القديمة في المحيط الهندي ، فإنه يجدر فيما يحتمل أن ننسب التطور الجديد إلى شعب آخر ، هو اليونان .

وقد وصل الشراع المثلث إلى مياه شمال أوربا في نهاية القرون الوسطى ، وتطور هناك إلى أنواع شتى من الشراع الممدودة عبر السفين طولاً .

الملاحة والحياة في البحر

موضوع الملاحة فني إلى حد بالغ ، ويكفي أن ندرسه أعم دراسة . فالملاحون الأوائل لم يكونوا في رحلاتهم يعتمدون أبداً عن الشاطئ ، بحيث لا يرونه . وربما بدأوا رسم طرقهم على هدى نجوم معينة معروفة . ولكن كان لابد لقطع المحيط من معرفة عظيمة بالفلك . وكان الفينيقيون على صلة بعلم الفلك عند البابليين . وارتفع به اليونان إلى مستوى جديد في الإسكندرية . أما العرب القدامى فلا نعرف عنهم سوى أنهم كانوا في عصر الرسول الكريم يهتدون بالنجوم ، فالله تعالى يقول :

« وهو الذى جعل لكم النجوم لتبهتوا بها فى ظلمات البر والبحر
قد فصلنا الآيات لقوم يعلمون » .

وهذا يذكرنا بأن الصحراء كالبحر ليست فيها مسالك مألوفة ؛
ومن المحتمل أن العرب تعلموا أولاً فوق ظهور الإبل الاهتداء بعلامات
السماء إذ عديموا علامات الطريق . فليس من الغريب أن كان العرب
الوثنيون من عبدة النجوم . ويدل القرآن أيضاً دلالة صريحة على أن
قراءة السماء كقراءة الكتاب لم تكن ممكنة لكل إنسان ؛ فكان
لابد من العلم . ولكننا لا نعرف المدى الذى بلغه هذا العلم .^(١٠٦)

وفى عهد الخلفاء العباسيين ، ولاسيما المأمون ، تطور علم الفلك تطوراً
سريعاً . وفى القرن الثامن ترجمت كتب فارسية وهندية إلى العربية ،
كما ترجم فى القرن التاسع كتاب المجسطى *Almagest* ابطليموس
كلاوديوس *Ptolemy Claudius* وكتب يونانية أخرى . وقامت مراصد
فى جنديسابور وبغداد ودمشق وغيرها ؛ وصُنعت الأسطرلابات *astrolabes*
وفق النمط اليونانى منذ أقدم أيام العباسيين ؛ وكتب على بن عيسى رسالة

إشارة إلى قوله تعالى فى الآية المذكورة : « ... قد فصلنا الآيات لقوم
يعلمون » . (المترجم)

(١٠٦) كوسنر : *Das antike Seewesen* ، ص ١٩٠ و ١٩٣ .
والقرآن ٦ : ٩٧ ، ترجمة ر . بى . *R. Bell* الإنجليزية (المنقول عنها) ؛ وانظر
الآيتين ١٦ : ١٢ و ١٦ .

في الفلك قبل عام ٨٣٠* ثم ظهر خلال القرون المتعاقبة كبار الفلكيين المسلمين ، كالخوارزمي** والبتاني والبيروني والخيام ، ففافوا اليونان القدماء .

وكانت البوصلة windrose عند العرب ، كغيرهم من الشعوب عدا الصينيين ، تشتمل على ٣٢ خفا rhumb*** سميت باسم مطلع ١٥ نجماً ثابتاً ومغيبها ، مع إضافة الشمال والجنوب**** . وقد أخذت أسماء كثيرة عن الفارسية ، كقطب الجاه ، ومطلع السحاب***** والخن ، ولابد أن العرب استقوها من بوصة فارسية . ولكن ثمة أسماء كثيرة أخرى

* هو علي بن عيسى الأسطُرلابي الخرائطي (بروكلمان : Geschichte der arab. Litt. ، ج ١ ، ص ٢٢١ ، نسخة الأولى : ص ٢٥٠ ، الطبعة الثانية : والمحقق الأول ، ص ٣٩٤) . صاحب كتاب العمل بالأصطرلاب الذي نشره الأب لويس شيخو في مجلة المشرق (١٩١٣ ، ص ٢٩ — ٤٦) . وقد أشار إليه ابن النديم إشارة عابرة في الفهرست (ص ٢٨٤ ، ص ٢٥) . واست أدري ما اختصه المؤلف بالتذكير . (المرجع)

** محمد بن موسى . (المرجع)

*** انظر في الأختان فراني (Etelément persan etc.) ص ٢١٦ — ٢١٧ و (٢٢٢ — ٢٢١) ، وهو يقول إن خن معرب خاتنه « منزل » في فارسية . (المرجع)

**** أي قطب الجاه (الشمال) وقطب السهيل (الجنوب) . (المرجع)

***** انظر في الجاه والسحاب فراني (نفس المرجع ، ص ٢١٨ و ٢١٩ — ٢٢٠) ، وهو يقول إن الجاه معرب گناه « موضع » في الفارسية والسحاب معرب سربار « حمل » في الفارسية أيضاً . (المرجع)

عربية ، وفي بعض الأحيان كان الاسم الفارسي يحمل محل الاسم العربي القديم : فالقطب كان يسمى بنات نَمش قبل أن يسمى قطب الجاه . وكانت خطوط المرض تُحدّد بارتفاع الشمس أو النجم القطبي ، وكان هذا الارتفاع يقاس بنظام بدائي قوامه الأصابع ، وربما كان من الصعب استعمال الأسطرلابات في البحر ، فإن اهتزاز السفينة كان يحمل من المسير تحديد الخط العمودي تحديدا صحيحا . ولكن كان يمكن استعمالها ولا ريب على البر ، ولابد أن خطوط عرض كل ميناء ورأس كانت تسجّل في دقّات الإرشادات البحرية التي كان يطلق عليها اسم رهناني (١٠٧).

Introduction à l'astronomie nautique arabe : ج . فران (١٠٧)
(باريس ، ١٩٢٨) . ويضم هذا الكتاب فصولا كتبها فران ول . دي سوسور
L. de Saussure ، كما أعيد فيه طبع بحثين هامين هما : ج . برنسب
، Note on the nautical instruments of the Arabs : J. Prinsep
من مجلة Journal of the Asiatic Society of Bengal (ديسمبر ١٨٣٦) ،
س ٧٨٤ وما بعدها ، ول . دي سوسور : L'origine de la rose des vents
et l'invention de la boussole ، من مجلة Archives des sciences
physiques et naturelles ، المجلد الخامس (جنيف ، ١٩٢٣) .
وانظر ك . أ . نلينو C. A. Nallino ، مادة « Astronomy » ، في دائرة المعارف
الإسلامية ؛ وحتى : History of the Arabs ، س ٢٧٥ ؛ ون . أحمد في
مجلته Muslim contributions to astronomical and mathematical
geography ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ١٨ (يولية ١٩٤٤) ؛
ور . ت . جنتر R. T. Gunther : The Astrolabes of the World
جزءان (أكسفورد ، ١٩٣٢) ، س ٥٢٤ — ٥٢٥ .

وكان الرهمانى ، عدا الجداول الفلكية وخطوط العرض ، يضم معلومات عن الرياح والسواحل والشعاب ، بل فى الواقع عن كل شئ ، يحتاج الرمان إلى معرفته . وكان المقدسى فى آخر القرن العاشر أول من أشار إلى الرهمانى ، وذلك حيث يقول : « وصاحبت مشايخ فيه (المترجم : فى المحيط الهندى) ولدوا ونشأوا من ربانيين وأشائمة . . . ووكلاء .

* يترجم المؤلف هذه الكلمة بـ pilots « أدلاء » ، وهو ترجمه أوردناها من قبل ج . س . أ . ر . ر . A. Ranking فى G. S. A. Ranking (فى Biblotheca Indica ، سلسلة الجديدة ، رقم ٨٩٩ ، سنة ١٨٩٧ ، ص ١٤) . (نقلنا هذا المرجع عن فران : Introduction a l'astr. naut. arabe ، ص ٢٢٥) .

والكن الاشتيام ، فى لسان العرب وتاج العروس (مادة شتم) ، هو رئيس الركاب ، أى ركاب السفينة أى ملاحها . وقد أصاب دى جويه (B. G. A. ، المجلد الرابع ، Glossarium ، ص ٢٧١) فى فهم هذا المعنى ، وفى تخطئة ابن Lane (مادة شتم) الذى ظن أن المقصود بالركاب هو الركاب عامة riders . مع أن تاج العروس (مادة ركب) يقول : « وركاب السفينة الذين يركبونها ، وكذلك ركاب الماء ، وعن الميث العرب تسمى من يركب السفينة ركاب السفينة ، وأما الركبان والركب فراكبو الدواب » .

وقد أخطأ ابن أيضاً وقوله إن اشتيام ربما كانت معربة عن أشتا يام فى الفارسية (أى رئيس حصان البريد) ، على فرض وجود مثل هذا الاسم . فإن الكلمة من الكلمات المتعلقة بالسفن والبحار .

وأجوابى ، فى العرب (ط دار الكتب ، ص ١٨٣ ، ص ٤) ، كاللذان والتاج ، يفسر « اشتيام السفينة البحرية » بأنه « رأس الملاحين » . على أن دى جويه يفضل تفسيرين Smith Payne (فى معجمه العربى =

وتجار ، ورأيهم من أبصر الناس به وبمراسيه وأرياحه وجزائره ،
فسألهم عنه وعن أسبابه وحدوده ، ورأيت معهم دفاتر في ذلك
يتدارسونها ويمولون عليها ويعملون بما فيها . ويذكر المقدسي أيضاً
الخراط (ويسمىها الصور) .

وقد ذكر لنا أحمد بن ماجد ، في نهاية القرن الخامس عشر ،
Thesaurus Syriacus = (ج ١ ، عمود ٤١٢) للاشتيام بأنه « صاحب المتاع
المحمول في السفينة » ، أى الموكل بالحفاظ عليه ؛ وهو معنى أورده الجواليقي نفسه
في موضع آخر أشار إليه دى جويه ، وهو كتابه خطأ العوام المنشور في
Morgenl. Forschungen (س ١٥٤) . وفي هذا الموضع يقول الجواليقي
أيضاً إن النطق الصحيح للكلمة بالسين لا الشين ، أى اشتيام . ويستند دى جويه
في ترجيحه هذا المعنى إلى 'stym' في الآرامية ، ومعناها الشخص الذى يفلق الشئ
بالحاتم obsignator ، وهو يشتقها من الجذر stm = stm (بالسامخ)
« أغلق » . ولكن انظر فرنكل ، المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، س ٢٢٢
و ٢٩٣ . ويرى فرنكل أن اشتيام العربية مأخوذة من تلك الكلمة الآرامية
أو من est'yâmâ نظيرتها في السريانية . ويورد بروكلمان هذه الكلمة السريانية
في قاموسه Lexicon Syriacum (الطبعة الثانية ، س ٣٠٣ ب) بمعنى « رئيس
السفينة » praefectus navis ، وهو معنى قريب من « رئيس الملاحين » الذى
أورده اللسان والتاج والجواليقي في المغرب .
فمن هذا كله يتبين أن معنى « أدلاء » pilots الذى جعله المؤلف للأشاعة
لا يستند إلى شئ .

وقد وردت كلمة اشتيام أيضاً في العبرى (القسم الثالث ، س ١٥٨٢ و ١٩٤٨) ،
ووردت بمجموعة مع مذكر سالما في ابن خردادبه (س ٧٠ ، س ١ : اشتيامو
البحر) . (المترجم)

« رهماني » قديما صنفه الربابنة المشهورون محمد بن شاذان وسهل بن أبان وليث بن كهلان . وقد اعتمد ابن ماجد فيما يتعلق بهذا الرهماني على نسخة كتبها حفيد سهل بن أبان قبل عصر ابن ماجد بخمسمائة وثمانين سنة ، أي عام ٣١٥ هـ أو ٩٢٧ ٩٢٨ م . فكان « الليوث » (كما سموا نسبة إلى ليث بن كهلان) الثلاثة كانوا في النصف الأخير من القرن التاسع . وينتقد ابن ماجد كتابهم هذا بأنه غير مصقول

* هو اسماعيل بن حسن بن سهل بن أبان (كتاب ابن ماجد ، الورقة ٣٨ ب) . (المترجم)

** على أساس أن ابن ماجد كتب كتابه عام ٨٩٥ هـ (= ١٥٨٩ / ١٥٩٠ م) . (الورقة ١٨٨) . (المترجم)

*** يتبع المؤلف في هذا سؤديه (المرجع المذكور في هامش ١٠٨ ، ص ١١ — ١٢) ، الذي يرى أن هذه نسخة كتبت قبل عصر ابن ماجد بخمسمائة وثمانين سنة ، لا سنة ٥٨٠ هـ (= ١١٨٤ — ١١٨٥) كما يرى قرآن (المرجع المذكور في هامش ١٠٧ ، ص ٢٢٣) . والنس المختلف عليه هو (الورقة ٣ ب) : « تاريخه خمسمائة وثمانين (هكذا) سنة » . فسؤديه يرى أنه لو كان المراد سنة ٥٨٠ هـ انيل « تاريخه سنة ثمانين وخمسمائة » .

والواقع أنه من اقرب أن يؤرخ كتاب بأنه كتب قبل زمن ما يكذا وكذا من السنين . هذا إلى أنه لا يصح الجدول في مثل هذه الحال على أسس أقوى صراحة . فكتب الملاحين عامة مملوءة بالأغلام والأراكيب الركيكة .

وأمل أقوى حجة يمكن أن نشوقها عند سؤديه أن ابن ماجد يقول (الورقة ١٤) إن هؤلاء الثلاثة أخذوا عن خواشير الذي كان يسافر حوالي ٤٠٠ هـ (= ١٠٠٩ ، ١٠١٠ م) ، فلا بد أنهم متأخرون عنه ، ومن المستحيل إذن =

الصورة ، وأنهم لم يزيدوا فيه على جمع المعلومات ، معتمدين على خبرة لا تتجاوز الخليج الفارسي إلا قليلاً* . وهو يذكر بمد ذلك بعض الملاحين البارعين المتأخرين ، ويجعل تاريخ أحدهم حوالى ٤٠٠ هـ أو ١٠١٠ م** . وهو يقول عنهم : « وكان أكثر علمهم في صفات البر ومسارات البرور أكثرها من تحت الريح [أي شرق سيلان]*** » وبر

أنهم عاشوا في النصف الأخير من القرن التاسع الميلادي . وإزاء هذا الدليل القاطع لم نجد سوقحيه بدأ من أن يزعم (ص ١٧) أن هذه الفقرة التي تتحدث عن خواشبر ليست إلا نتيجة خطأ يرجع إلى ابن ماجد نفسه أو إلى المصادر التي استقى منها !

فنسخة حفيد سهل بن أبان كتبت عام ٥٨٠ هـ (= ١١٨٤/١١٨٥ م) ، ويصح إذن القول إن سهل بن أبان نفسه وزميليه عاشوا (كما يقول فران في مقاله عن شهاب الدين أحمد بن ماجد بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، ج ٤ ، ص ٣٦٧ ب ؛ وفي كتابه المذكور ، ص ٢٢٣ . هامش ٤) في النصف الأول من القرن الثاني عشر الميلادي . (المترجم)

* « وهم مؤلفين لا مصنفين ولم يركبوا البحر إلا من سيراغ إلى بر مكران » الورقة ٣ ب . (المترجم)

** هو خواشبر بن يوسف بن صلاح الأريكي (كتاب ابن ماجد ، الورقة ٤) ، ولكنه متقدم على الليوث الثلاثة لا متأخر عنهم كما يقول المؤلف (راجع الملاحظة السابقة) . (المترجم)

*** « تحت الريح » و « فوق الريح » اصطلاحان لابن ماجد وسليمان المهري يريدان بهما ، كما يرى فران في كتبه ومقالاته المختلفة (كما في مقاله L'élément persan etc. ، ص ٢٠٠ ، س ١٩ — ٢٠ ؛ ومقاله في دائرة =

الصين ، وقد اندرست تلك البنادر والمدن ، وتنكرت أسمائها (هكذا) ، ولم يُستَفد في زماننا هذا شيئاً (هكذا) له صحة كعلومنا وتجاريتنا واختراعاتنا التي في كتابنا هذا . ولا ينسى ابن ماجد تمجيد كتابه . وقد اعتمد على ما كتبه أبوه وجده ، وأعانتته على تحسينه خبرته الخاصة التي اكتسبها من عمله ربانا سنين عدة . والحق أن كتابه « كتاب الفوائد » عظيم القيمة ، بل إن فران يقول إن وصفه للبحر الأحمر ، بغض النظر عن بعض خطوط العرض التي تستوجب التصحيح ، لا تدانيه أية « إرشادات » أوربية خاصة بالسفن الشراعية^(١٠٨) .

== المعارف الإسلامية عن شهاب الدين أحمد بن ماجد وسليمان المهري (نسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ٣٦٦ ب و ١٥٣٠) ؛ وكتابه المذكور في هامش ١٠٧ ، ص ٢٤٠) المناطق الواقعة شرق رأس كُمُرِن Cape Comorin (أسفل الهند) وغربها . (المترجم)

(١٠٨) المقدسي ، ص ١٠ — ١١ (المنقول عنهما) ؛ وأحمد بن ماجد ، كتاب الفوائد ، الورقة ٣ ب وما بعدها (المنقول عنها) (المترجم : الفقرة منقولة عن ١٤) . والعنوان الكامل للكتاب هو : كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد : المكتبة الوطنية بباريس ، المخطوط ٢٢٩٢ ، وقد صورته فران في كتابه *Le pilote des mers de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie* (باريس ، ١٩٢١—١٩٢٣) . وانظر فران : *Astronomie nautique* ، ص ١٧٥ — ٢٥٥ ؛ ومادة « شهاب الدين » في دائرة المعارف الإسلامية ؛ وبختمه : *L'élément persan etc.* (١٩٢٤) ؛ و ج . سودجيه في بختمه : *Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde* ، مجلة *Journal Asiatique* (١٩٤٨) ، (المترجم : ص ١١ — ٢٠) .

وكانت الإبرة المغناطيسية magnetic needle معروفة في الصين منذ أقدم العصور . ولكن لم يرد ذكر لاستعمالها بوصلة بحرية compass قبل نهاية القرن الحادى عشر ، فقد ذكر عندئذ أنها تستعمل في سفن العرب والفرس التى تشتغل بالتجارة بين كانتون وسومطرة والهند . وكان أول ذكرها في أوربا في قصيدة فرنسية للشاعر جويو دى بروفان Guyot de Provins حوالى عام ١١٩٠ ؛ وفي القرن الثالث عشر تعددت الإشارة إليها في المصادر الفرنسية والعربية وغيرها . فمن المحتمل إذن أن استعمال الإبرة المغناطيسية بوصلة بحرية انتقل من الشرق الأقصى إلى البحر المتوسط على يد العرب أيام الحروب الصليبية . ولكن دورها في ملاحه الشرق الأقصى والمحيط الهندى لم يزد على أن كان ثانوياً ، وذلك لبعض العيوب الفنية ، ولأن الحاجة لم تكن ماسة إليها تحت السماء الاستوائية الصافية ، التى كان يمكن دائماً تقريباً الاكتفاء بهدى أجرامها . فالإبرة المغناطيسية لم تكن موضع حرص إلا تحت سحب الشمال ، حيث كانت خطوة فنية أخرى في سبيل التقدم مكنت المكتشفين العظام من القيام برحلاتهم^(١٠٩) .

(١٠٩) ل. دى سوسور في بحثه : L'origine de la rose des vents etc. المنشور في كتاب فران : Astronomie nautique . وبَيْلَك القَبْجَاقِ ، كتاب كنز التجار (المترجم : في معرفة الأحجار) (المكتبة الوطنية بباريس ،

وكانت الحائث التي ترصد الشواطيء ، تستعمل كذلك في بعض أرجاء المحيط الهندي . ويذكر بايني أن أهل سيلان كانوا يستعملونها في القرن الأول الميلادي ، لأنهم كانوا عاطلين من علم الفلك البحري ؛ وثمة مصدر صيني يرجع إلى القرن التاسع يشير إلى أن السفن الفارسية كانت تستعين بها .

ويمكن القول إن السفن العربية كانت تستطيع تحويل مجراها ، فهذا هو في الواقع السبب الذي وجد من أجله الشراع المثلث . ولكن لا بد أنها كانت تفعل ذلك بنفس الطريقة التي تتبعها السفن العربية الحديثة ، أي بالتحويل الدائري *wearing* ، ويكون فيه مؤخر السفينة تجاه الريح ، بدلا من التحويل المباشر *tacking* في وجه الريح . فإن طول الصاري والشراع جعل من الخطر أن تضغط الريح الشراع إلى الخلف نحو الصاري ، وهو مالا مفر منه عند التحويل المباشر ؛ فكان من اللازم

== المخطوط رقم ٢٧٧٩) ، وقد نقل عنه دي سوسور ، ص ٧٠ - ٨٤ ، والمقرري ، المخطوط (بولاق ، ١٢٧٠ هـ) ، الجزء الأول ، ص ٢١٠ . وجليغايسر في Göttinger Nachrichten (١٨٨٢) . وكان الميوب الفنية الإبرة المغانيسية في المحيط الهندي خلال القرون الوسطى هي : (١) أنها كانت تقوم فوق الماء ؛ فلم يكن من الممكن قبل اختراع الإبرة الحافة التي تدور حول مركز تحديد أي اتجاه تحديداً صحيحاً من المركز ؛ (٢) وأنه لهذا السبب نفسه لم يكن يمكن وضع الإبرة في بوصلة ؛ (٣) وأن وسائل المغنطة كانت ضعيفة .

تحويل الشراع أمام الصاري في حيلة وعناية ، وذلك بالتحويل الدائري .
ولم يكن تركيب الشراع يسمح بطيها إذا اشتدت الريح ، ولكن
كان يمكن تخفيض القرية كما هي الحال اليوم ، ومن المحتمل أن السفن
كانت تحمل قرية وشراعا إضافيين أصغر حجما كالسفن التي رآها
كولومب في القرن التاسع عشر . فإذا عصفت الريح ، فقد تتخذ خطوة
عنيفة ، وهي أن يقطع الصاري الأساسى العالى الثقيل ويرمى إلى البحر ،
كما ترمى الأناجر والسلع المحمولة ، وتترك السفينة للريح تصارعها .
وكان النزول إلى قوارب النجاة هو بالطبع آخر ما فى الجمعية^(١١٠) .

ويمكننا استخلاص فكرة عامة عن سرعة السفن من الجدول الذى فى
ص ٢٨٩ ، وفيه إحصاءات عن الرحلات البحرية سجلتها المصادر العربية .
وعلى الرغم من أن كلا من هذه الأرقام قد تنقصه الدقة إلى حد ما ، تراها
إذا جمع بعضها إلى بعض تؤدي إلى نتيجة تكاد تكون واحدة ، وهي

(١١٠) انظر عن الحفائى التى ترصد الشواطيء : بليبي : N. H. ، الكتاب
السادس ، الفصل ٢٤ ؛ و Chau Ju-Kua ، المقدمة ، ص ٢٨ . وانظر عن التحول
المباشر والتحويل الدائري : فليرز ، ص ٤٠ — ٤١ ؛ وبوين ، ص ٣٥ — ٤٣ .
وانظر عن مدى الشرع والعواصف كولومب : Slave-catching ، ص ٣٦ — ٣٨ ؛
والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٣٤ (« القلاع العظيم ») ؛
ويزريك ، ص ٤٤ — ٤٧ و ٨٧ — ٨٨ و ١٦٥ — ١٦٨ ؛ وابن بطوطة ،
الجزء الرابع ، ص ١٨٥ — ١٨٦ .

أن السرعة العادية كانت تتراوح بين عقدتين وأربع عقد . أما الرحلة من كَلَّةَ بار إلى شِخْر لَبان التي يذكرها بزرگ ، وكان زمنها قياسياً ، فلا بد أن السفينة التي قامت بها ألفت مراسيها أمداً غير معروف في جزر نيكوبار وكولم ملي ؛ ولهذا قد نستطيع تقدير السرعة في هذه الحالة بأربع عقد أو خمس على الأقل . وهذه السرعات ضعيفة إذا فوّرت بسرعة السفن الشراعية الأوربية منذ عصر النهضة ، بل حتى إذا فوّرت بسرعة السفن التجارية اليونانية والرومانية التي كانت تبلغ غالباً ست عقد أو سبعا أو ثمانى عقد . والسفينة العربية الحديثة الجيدة سريعة سرعة كافية ؛ تستطيع في سهولة ويسر أن تقطع عشر عقد . ولو سُجِّلَ الزمن الذي كانت تقضيه سفن القرون الوسطى في المراسى المختلفة خلال الرحلة لاستطعنا تقدير سرعتها الحقيقية تقديراً أدق إلى حد بعيد (١١١) .

(١١١) لقد أغفلتُ المواضع التي تضم غموصاً كثيراً فيما يتعلق بالأماكن وغيرها ، كما أغفلتُ الرحلات التي تخرج عن المؤلف ، كرحلة ابن جبير ، ص ٧٢ — ٧٥ ، من عيذاب إلى جدة . فقد احتاجت سفينته إلى سبعة أيام لقطع ١١٥ ميلاً بسبب العواصف والشعاب .

وقد أوردنا المراجع في المتن ، وكانت هذه الرحلات مباشرة . أما الرحلة التي يذكرها بزرگ ، ص ١٣٠ ، وهي من كَلَّةَ بار إلى شِخْر لَبان ، إذ ثبت أن نفوس توقف السفينة خلالها في جزر نيكوبار وقتاً يكفي للتروود بالماء على الأقل . ويورد المقدسي ، ص ٢١٥ ، أقصر مدة وأصوبها للرحلة من القزم إلى جدة ؛ وقد يبدو الستون يوماً بالغة الطول ، ولكن يجب أن نذكر صعاب هذا البحر وصعوبة

وتصف رحلة السندباد الخامسة في ألف ليلة وليلة تنظيم الرحلات ،
وذلك حيث يقول السندباد : « فحدثني نفسه [ثانية] في السفر والتفرّج في
بلاد الناس وفي الجزائر . فقامت ، وهممت في ذلك ، واشترت بضاعة
نفيسة تناسب البحر ، وحزمت الحمول ، وسرت من مدينة بغداد ،
وتوجهت إلى مدينة البصرة ، ومشيت على جانب الساحل ، فرأيت
سفينة كبيرة عالية مليحة ، فأعجبني ، فاشتريتها ، وكانت عُدتّها جديدة .
واكترت لها رئيساً وبحرية ، ونظرت عليها عبيدي وعلماني ، وأنزلت
فيها حمولي . وجاءني جماعة من التجار ، فزلوا حمولهم فيها ، ودفعوا إلى
الأجرة ، وسرنا ونحن في غاية الفرح والسرور ، وقد استبشرنا بالسلامة
والكسب » . ولا يعقل أنه كان من المألوف أن يشتري تاجر سفينة
بأكملها ويبحر بها على هذا النحو دون إعداد . ولكن يبدو أن

== إلقاء المرساة في الليل . ويقول بزرگ ، ص ٩١ — ٩٢ : « إن الرحلة كانت
على الأقل أربعمائة فرسخ » ، أي ١٢٤٥ ميلاً بحرياً إذا كان الفرسخ
٦٣٠٥ ياردات .

وانظر ا . دي سان - دي E. de Saint-Denis في بحثه La vitesse
des navires anciens ، مجلة Revue archéologique ، المجلد ١٨ (يوليه -
سبتمبر ١٩٢١) ، ص ١٢١ — ١٣٨ .

* نقلا عن الطبعة الثالثة لألف ليلة وليلة ، الكتاب الثالث ، هذبه وصححه
الأب أنطون صالحاني اليسوعي ، المطبعة الكاثوليكية الآباء اليسوعيين في بيروت ،
١٩٢٧ ، ص ٣١٧ . (المترجم)

سرعة بالقدم (بالقريب)	الأميال البحرية (بالقريب)	الأيام	الرحلات	المؤلف
٢ر١	١٤٥٠	حوالي ٢٩	من سفط إلى كومين	أخبار الصين والهند لأقسام ١٢-١٣
٢ر٣	١٥٨٠	حوالي ٢٩	من كوم إلى كاه بار	"
٢ر١	٥١٠	١٠	من كاه إلى جزيرة فينيومان	"
٢ر٨	٤٠٠	٦	من جزيرة فينيومان إلى كاه	من جزيرة فينيومان، ص ٦٦ و ٦٧، ملحقها (المرجعة: الصوت ٦٦ فقط)
١ر١	٦٣٠	٢٥ (على الأقل)	من قنوم إلى حدة	المقدسي، ص ٢١٥
٠ر٤		٦٠ (على الأكثر)	(مع إلقاء المرساة في الليل)	
٢ر٧	٣٢٠	٥ (على الأقل)	من - باب إلى البصرة	"
١ر٣		١٠ (على الأكثر)		(المرجعة: الصوت ٤٥٤)
٣ر٢	١٢٥٠ (على الأقل)	حوالي ١٦	من كومين إلى ريسوت	٩٢ - ٩١
٣ر٤	٣٢٠٠	٤١	من كاه إلى شجر ألبان	١٣٠
		(رقم قياسي مع وقفات فيما يتعلق)		
٦ر٢	١٥٠	يوم واحد	رحلات يوم مع ربح معتدلة	المروزي، الفصل الثامن، القسم ٣٤

النواخذة أو سادة السفن كانوا غالباً تجاراً ، لا ربابنة ، وإلا اسموا ربابنة . (١١٢)

وكانت الرحلات البحرية في تلك الأيام حافلة بالمشاق . فالسفن أولاً كانت في الغالب شديدة الزحام . فابن جبير يشكو من الأحوال التي كان يعانيها الحجاج الذين يعبرون البحر من عيذاب إلى جدة . وبزرك يذكر ثلاث سفن كبيرة كانت تحمل الواحدة منها أربعمائة شخص في المتوسط ، وما كان هذا ليتمكن حتى في أكبر السفن العربية دون ازدحام خطير حسب المقاييس الحديثة . ولا يزال هذا طابع هذه السفن في الوقت الحاضر . وكل من سافر في سيارة ركاب ريفية في الشرق الأدنى أو الأوسط يستطيع تصور الحال في تلك السفن ، وفهم الدوافع التجارية التي تؤدي مع انعدام القيود القانونية إلى مثل هذه الظروف . ثم كانت هناك الوقفات الطويلة في الموانئ الحارة الرطبة ، حيث

(١١٢) ألف ليلة ويلة ، رقم ٥٥٦ في ترجمة ر . بيرتون R. Burton ، الجزء السادس ، ص ٤٨ (المنقول عنها) . والأوصاف التي يوردها كتاب ألف ليلة ويلة للأماكن والسفن غامضة إلى حد لا تكون لها معه قيمة كبيرة لنا . ولتلاحظ أن السندباد كان تاجراً لا ملاحاً . وانظر عن تنظيم الرحلات البحرية في الوقت الحاضر ١ . فليرز : Some aspects of Arab dhow trade ، مجلة Middle East Journal ، المجلد الثاني (أكتوبر ١٩٤٨) ، ص ٣٩٩ — ٤١٦ ؛ ويسمى الربابنة في الكويت الآن نواخذة ، وهم يملكون سفنهم اسماً ، واسكنهم في الواقع خاضعون مالياً للتجار .

كانت السفينة تحت رحمة الحاكم المحلي : وكان لابد من أداء رسوم موانئ ، عالية وتقديم هدايا ثمينة ، وكثيرا ما كانت السفينة تنجر على التوقف في الميناء حتى تستنفد التجارة جميع أسبابها . وفي المحيط ، كانت العواصف والشعاب والمضاحل أخطارا دائمة : ولم يكن الربان والملاحون أكثر اطمئنانا من التجار إلا قليلا : وفي خضم الأمواج العاتية كان المرء فعلا «دودا على عود» . أضف إلى هذا خطر القراصنة المروع ، وكانوا يركبون سفنا تسير بانجاديف أسرع إلى حد كبير حين تضعف الريح من أية سفينة تعتمد على الشراع وحده : ولم يكن يمكن رد عاديهم إلا بالنفطين فوق ظهر السفن ، هذا إذا لم يجعل الحاكم أسطولا لحماية السفن وكان هذا أمرا نادرا . ويقول ماركو بولو إن قراصنة جوجارات Gujarat كانوا يضربون نطاقا من سفن تتراوح بين العشرين والثلاثين على أبعاد تمتد خمسة أميال أو ستة ، وكانوا يتبادلون الإشارات بالنار أو الدخان . وفي وسط هذه المصاعب كلها ، كان الملاحون والتجار لا يفتأون يسألون الله العون ، ولهذا حفلت أقاصيص البحر باسمه عز وجل . (١١٣)

(١١٣) انظر عن زحام السفن ابن جبير ، ص ٧١ ؛ وبزرگ ، ص ١٦٥ ؛ وفلهرز ، ص ٦٠ . وانظر عن الوقوف قسراً في الموانئ ودفع الرسوم أخبار الصين والهند ، القسم ١١ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ٧٦ . وانظر عن العواصف والشعاب بزرگ في مواضع عدة ؛ وابن جبير ، ص ٧٢ — ٧٥ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٨٥ — ١٨٦ ؛ والبلاذري ، ص ٤٣١ (المنقول عنها) الخ . وانظر عن سفن القراصنة =

ولكى أعطى القارىء صورة أوضح عن الحياة فى البحر ، أختتم
هذا الوصف بأربع أقاصيص لسكاتبين عربيين يصفان فيها رحلات بحرية
فى القرون الوسطى .

== الضرى ، (المترجم : القسم الثالث) ، الجزء الثالث ، ص ١٥٨٢ ، حيث يصف
بوارح أغارت على البصرة عام ٨٦٦ ، وكان فى كل سفينة اشقيام ، وثلاثة نفاطين ،
ونجار ، وخباز ، و٣٩ مجذفاً ومقاتلاً ، قاذفة ٤٠ رجلاً . وانظر ماركو بولو (طبول) ،
الجزء الثانى ، ص ٣٨٩ . وانظر عن السفن الحربية ابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ٥٩ —
٦٠ ، حيث يصف سفينة هندية حربية بأن لها ٦٠ مجذفاً ، وأخرى بأن فيها ٥٠ مجذفاً
و ٥٠ مقاتلاً حبشياً ؛ وكان فى السفن سقف يحمى المجذفين من السهام والمجارة
عند نشوب القتال . وانظر جلد إمباستر . وانظر عن اندونى البحر بارتولد فى بحثه :
Der Koran und das Meer بمجلة Z. D. M. G. ، السلسلة الجديدة ، المجلد
الثامن (١٩٢٩) ؛ و جلد إمباستر ؛ وابن جبير ، ص ٧٢-٧٥ ؛ وابن بطوطة ،
الجزء الأول ، ص ٣٩ — ٤٤ ، والجزء الثانى ، ص ٩٠ — ٩١ .

ملعون

بالفصل الثالث

أربع قصص بحرية

(١) مهارة عبيرة في الملاحة (برك ، ص ٨٥ - ٩٠) *

ومن أحداث البحرية والنواخذة ما يحكى عن عبيرة الربان . وأصله من كرمان ، وكان يعض غراها** يرعى الغنم ، ثم صار صيادا ، ثم صار أحد بانانية*** مركب يختلف إلى الهند ، ثم تحول إلى مركب صيني ، ثم صار بعد ذلك ربانا**** . وله في البحر طرايق . وسافر إلى الصين سبع مرار ، ولم يكن سلك قبله إلى الصين إلا من غرر**** ، ولم يسمع * في كلام برك ، وهو من رجال البحر ، أخطاء لغوية ونحوية كثيرة . (المترجم)

** جمع 'عمروءة أى الناحية . (المترجم)
*** جمع بانانى ، ومعناه هنا الملاح ، وإن كان المراد به عامة التاجر الهندى ؛ والكلمة العربية مأخوذة عن الكلمة الهندية 'بنيان' تاجر . انظر القاموس فى كتاب برك ، ص ١٩٣ . (المترجم)

**** عامة ، لهذا المركب الصينى كما فى الترجمة الإنجليزية . أما المترجم الفرنسى فقد فهم ما فهمناه . انظر أول تطبيقنا على ملحق الفصل الأول . (المترجم)
***** غرر بنفسه عرضها للمأسكة . انظر قاموس برك ، ص ٢٠٠ ، عمود ب . (المترجم)

أن أحداً سلكه وسلم وعاد قط ، فإن سلم في المضي فهو عجب ، فلا يكاد
يسلم في العودة . وما سمعت أن أحداً سلم في الذهاب والمجيء ، سواء .
فإنه جلس في مطياله ، وأخذ معه قربة ماء ، فمكث في البحر أياماً .

فحكى عن شهربارى الربان ، وكان أحد ربانية الصين ، أنه قال :

« كنت أمضى من سيراف إلى الصين ، فلما صرت بين الصنف

والصين بالقرب من صندل فولات — وهو رأس بحر صنجى وهو بحر

الصين — ووقفت الريح فلم تتحرك ، وسكن البحر ، وطرحنا الأناجر ،

وأقمنا بمكاننا يومين . فلما كان في اليوم الثالث رأينا بالبعد شيئاً في البحر ،

فطرحنا الدونيغ إلى البحر ، وأنفذت فيه أربعة من البانانية ، وقلت

اقصدوا ذلك السواد ، فانظروا ما هو . فمضوا وعادوا ، فقلنا ما ذلك

الشيء ، فقالوا عبهرة الربان على مطياله ، ومعه قربة ماء . قلت لهم فلم لم

تحمّلونه ، فقالوا قد اجتهدنا به ، فقال لا أصعد إلى المركب إلا بشرط

أن أكون الربان ، فأدبر المركب ، وأخذ أجرتى عن قيمة ألف دينار متاعاً

بشرى سيراف ، وإلا لم أصعد . فلما سمعنا هذا الكلام تملقت نفوسنا

بقوله ، ونزلت وجاعة من المركب إليه ، وهو في البحر ترفعه الأمواج

وتضعه ، فسلمنا عليه ، وتضرعنا إليه في الصمود ، فقال حالكم أقبح من

حالى ، وأنا إلى السلامة أقرب منكم ، فإن دفعتم لى بقيمة ألف دينار متاعاً

بشرى سيراف ورددتهم إلى أمر المركب صعدت . فقلنا هذا مركب فيه أمتعة

وأموال عظيمة وخلق من الناس ، ولا بضرتنا ما نعرف ما عند عبهرة من
الرأى بألف دينار .

« وصعد والدونيچ والقربة معه إلى المركب ، فلما حصل فيه قل
سلموني متاعا بألف دينار ، فسلمناه إليه ، فلما أحرزته قل للربان اجلس
إلى ناحية ، فتباعد ذلك عن موضعه ، وقال ينبغي أن تجددوا في أمركم
ما دام عليكم مهلة ، فقائنا فيأذا ، قال ارموا الثقل كله إلى البحر ، فرمىنا
نحو من نصف حمولة المركب أو أكثر ، ثم قال اقطعوا الدول الأكبر ،
فقطعناه ورمىنا به إلى البحر . فلما أصبح قل ارفعوا الأناجر واركبوا
المركب يسير لنفسه ، فقائنا ، فقال اقطعوا الأناجر الكبير ، فقطعناه ،
وبقى في البحر . ثم قال ارموا بالأناجر الفلاني ، فلم يزل كذلك حتى رمينا
في البحر ست أناجر . فلما كان في اليوم الثالث ارتفعت سحابة مثل المنارة ،
ثم تفرقت في البحر ، وأخذنا الخب^٥ ، فلولا أنا كنا قد رمينا بالحمولة
وقطعنا الدقل لكنا قد غرقنا من أول موجة أخذتنا . ولم يزل الخب
ثلاثة أيام بلياليها ، والمركب يصعد وينزل بغير أنجر ولا شراع ،
لاندرى كيف نمضي . فلما كان في اليوم الرابع أخذت الريح في السكون ،
وتم سكونها وصلاح أمر البحر في آخر النهار . وأصبحنا في اليوم
الخامس والبحر طيب ، والريح مستقيمة ، فأصاحنا دقلا ، ورفعنا الشراع ،

* في القاموس المحيط الخب هيجان البحر . (المترجم)

وسرنا ، وسلم الله ووردنا إلى الصين ، وأقمنا إلى أن بعنا واشترينا ،
وأصاحنا المركب ودقلا بدل الدقل الذي رمينا به في البحر ، وخرجنا
من الصين نريد سيراف .

« وقاربنا الموضع الذي قدرنا أننا رأينا فيه عبهرة ، اجتزنا بجزيرة
وجبال ، فقال عبهرة اطرحوا الأناجر ، ففعلنا ، ثم طرحنا القارب إلى
البحر ، ونزل فيه خمسة عشرة رجلا ، وقال لهم امضوا إلى تلك الموضع ،
وأومئ إلى بعض الجبال ، فهاتوا الأنجر الفلاني ، فمجبنا من ذلك ولم
نخالقه ، فمضوا وعادوا وهو معهم . ثم قال امضوا إلى ذاك الجبل الآخر ،
وأومئ إليه ، فهاتوا الأنجر الفلاني ، فمضوا وعادوا والأنجر معهم * .
ثم قال ارفعوا الشرع ، فرفعنا ، وسرنا .

« فقلنا له كيف عرفت أمر هذه الأناجر ، فقال نعم لقيتكم في هذا
الموضع في رأس الثلاثين ** ، وهو وقت مد الماء ، وقد نقص الماء صدرا
صالحاً ، وكنتم في وسط الجبال والجزيرة ، فأمرتكم بطرح الثقل من
الأمتمعة ، ففعلتم ، ثم فكرت في أمر الأناجر ، فإذا حاجتنا إليها في

* يقول المؤلف هنا بين قوسين ، متابعا ناسر كتاب بزرگ ، إنه كان يجب
ذكر أنجر ثالث هنا . وذلك لأن القصة تشير بعد ذلك إلى أنه استخلصت ثلاثة
أناجر من الأناجر الستة التي كانت قد رميت في البحر في رحلة الذهاب إلى الصين ،
بينما استقرت الثلاثة الأخرى في قاع البحر . (المترجم)
** أي اليوم الثلاثين . (المترجم)

الصين غير ماسة ، ولم يبق في المركب من الأمتعة إلا ما قيمة وزن الأناجر منه أضعاف قيمة الأناجر ، فرميت بها كذلك ، لأنه لم يكن بدّ من تخفيف المركب . فحصلت هذه الأناجر الثلاثة فوق الجبل والجزيرة ظاهرة ، وحصلت الثلاثة تحت الماء . فقلنا له كيف استدأيت على هذا النقصان والخب ، فقال نعم قد جُرب هذا البحر قبلي وجربته ، فوجدنا في رأس كل ثلاثين ينقص نقصا عظيما حتى تنكشف هذه الجبال ، ويكون في وقت هذا النقصان خبّ عظيم أصله في مقر البحر ، فانكسر المركب الذي كنت فيه على رأس جبل من هذه الجبال ، لأن النقصان لحقني وأنا أسير عليه ليلا ، وسلمت في ذلك المطيال . ولو بقيتم في موضعكم لما بقيتم في البحر أكثر من ساعة لم ينجح مركبكم قبل الخب ، لأنكم كنتم على الجزيرة ، إن جنحتم عليها انكسرتم .

وعبرة هذا له طرائق وأخبار في البحر ، وهذا الخبر من أطراف أخباره .

* ترجمها المؤلف بـ double « ضعف » . (المترجم)

** أي دون أن ينجح . (المترجم)

(٢) السير إلى ريسوت (بزرك ، ص ٩٠ — ٩٢)

وقد كان محمد بن بابشاد حدثني أنه كان يمضي في مركبه من فنصور يريد عمان ، فلما قطع بحر هر كند ، ودخل في بحر الهند ، وعزم على أن يعبر إلى بلاد الغرب ، قال له ربان مركبه * أي مرسى تعلق من مراسي الغرب ** ، قال أعلق ريسوت أو فوقها بفرسخ أو دونها بفرسخ . فقال له الربان نحن نعلق المرسى الفلاني دون ريسوت بخمسين فرسخا . فتخاطروا في عشرين دينارا يتصدقون بها ، وبين الموضع الذي هم فيه وبين ريسوت إلى الأقل أربع مائة فرسخ .

فساروا خمسة عشر يوما إلى أن قدروا أنهم قد قاربوا جبال الغرب ، وأخذوا يتكلمون فيما كانوا تخاطروا فيه إلى الليل ، وساروا إلى غد ذلك اليوم . فلما أصبحوا صعدوا بالديدبان إلى رأس الدقل ، فلم ير شيئا . فزلوا ، فلما صلاوا العصر ، قال محمد بن بابشاد أرى آثار الجبال ، فقالوا ما نرى شيئا . فقال للديدبان اصعد ، فلما صعد الديدبان ، واستقر على

* في هذا تمييز بين الربان والتخاذة ، وهو محمد بن بابشاد نفسه ، وكان من مشاهير التواخذة . انظر عنه بزرك ، ص ٥ . (المؤلف)
** أي ما المرسى الذي تظن أنك تقرب منه ؟ انظر قاموس بزرك ، ص ٢٠٠ ، عمود ١ . (المترجم)

رأس الدقل ، صاح رحم الله من كبر ، فكبروا واستبشروا وبكروا من
شدة الفرح والسرور ، وساروا طول ايلتهم إلى قرب السحر . فلما كاد
الفجر أن يطلع قال محمد بن بابشاد اطرحوا الأثجر ، فطرحوه ، وحطوا
الشراع ، وقال للربان أين نحن ، فقال في موضع كذا ، وذكر موضعا
بينه وبين ريسوت أربعين فرسخا ، فقال له محمد بن بابشاد نحن على
ريسوت سوا* ، إما أن تكون بين أيدينا برمية سهم أو بخذاء
المركب أو دوننا برمية سهم . فأصبحوا وهم على ريسوت سوا .
وقال محمد بن بابشاد إذا كنت في البحر ، وأحببت أن تعرف هل
أنت بقرب أرض أوجيل ، فانظر بعد العصر إذا انحطت الشمس ، فإنها
إذا انحطت وكان في وجهها جبل أو جزيرة تبينت .

(٣) غرق سفينة في الطريق إلى الهند

(بزرک ، ص ١٦٥ — ١٦٨)

ومن مصائب البحر المشهورة التي أثرت إلى يومنا هذا ما حدثني
به بعض التجار قال :

* أي نحن تجاه ريسوت تماما . انظر قاموس بزرک ، ص ٢٠٠ ، محمود ا .
(المترجم)

« خرجت في مركب من سيراف في سنة ست وثلثمائة [هـ أي ٩١٩م] يريد صيمور . وكان معنا مركب عبدالله بن الجنيد ومركب سبا . وكانت هذه الثلاثة مراكب في نهاية الكبر ، ومن المراكب الموصوفة في البحر ، ونواخذتها مشهورون لهم قدر ومنزلة في البحر . وفي المراكب ألف ومائتان رجل من التجار والنواخذة والبانانية والتجار وغيرهم من صنوف الناس ، وفيها من الأموال والأمتعة مالا يعرف مقداره لكثره . فلما سرنا أحد عشر يوما رأينا آثار الجبال ولوايح أرض سندان وتانه وصيمور ، وما سار هذا السير السريع قبلهم أحد فيما سمعنا . فاستبشرنا ، وسررنا ، وبشر بعضنا بعضا بالسلامة ، وأخذنا في الاستعداد ، لأننا قدرنا أنا نصبح من غد الأرض .

« ثم جاءتنا الريح من الجبال ، فلم نضبط الشرع ، وأخذنا الخب والمطر والرعد والبرق ، فقال الربانية والبانانية نطرح الأمتعة ، فمنهم أحمد [ربان مركبنا] ، وقال لا أطرح إلا بعد أن يخرج الأمر عن يدي وأعلم أنني هالك . ونزل الرجال ينزفون الجمة من الجانبين . والمركبين عى مثل حالنا ، كل واحد منهما ينتظر صاحبه ما يفعل من طرح أو غيره

* جمة السفينة الموضع يجتمع فيه الماء المنسرب إليها . (المترجم)

فيفعل مثله . وضع التجار في مركبنا ، وقالوا له : لأحمد ! اطح الأمتعة وأنت في الحل فإننا نهلك ، فقال لا أطح البتة ، ولم يزل الأمر يتزايد إلى أن مضت ستة أيام . فما كان في اليوم السادس ، وكاد المركب أن يغوص في البحر ، قال اطحوا الحمولة ، فلم يمكن طرح شيء ، لأن الخوازي والأعدال ثقلت بالمطر ، وكان ما فيه خمسمائة منّا ، فقد صار فيه ألف وخمسمائة منّا بالمطر . وعاجلهم الأمر ، وطحروا القارب إلى الماء ، ونزل فيه ثلاث وثلاثون رجلا . وقيل لأحمد قم فانزل في القارب ، فقال لا أبرح مركبي ، فإنه أرجى في السلامة من القارب ، وإن تلف تلفت معه ، فلا حظ لي في الرجوع بعد تلف مالي .

قال لي هذا التاجر :

« فكثنا في القارب خمسة أيام ، ليس معنا لا ما يؤكل ولا ما يشرب ، إلى أن لم يبق فينا فضل أن نتكلم بكلمة من الجوع والعطش والشدة التي مضت علينا في البحر ، والقارب تقلبه الأمواج

* أخطأ المؤلف في ترجمة هذه الجملة . ومضمون ترجمته أن كل واحد في هاتين السفينتين كان ينتظر ما يفعله صاحب السفينة ليحذو حذوه . واسكن الترجمة الفرنسية صحيحة . (المترجم)

** الخوازي جمع غائب للخباء وهو ، كما في القاموس المحيط ، ظرف للدهن . والأعدال جمع رعدال وهو الكيل . (المترجم)

*** في القاموس المحيط المن كيل معروف أو ميزان أو رطلان كاللنا الخم أمنان وجمع المنا أمناء . (المترجم)

والرياح لا ندرى هو في البحر أم لا . ولشدة الجوع وما نحن فيه أومينا إلى بعضنا بعضاً أن نأكل واحداً منا . وكان معنا في القارب صبي سمين لا يبلغ ، وكان أبوه في جملة من تخلف في المركب ، فمزمننا على أكله . فأحس الصبي بذلك ، فرأيته وهو ينظر إلى السماء ويحرك شفقيه وعينيه تحريكاً خفياً ، فما مضت ساعة حتى رأينا آثار الأرض . ثم لاحت لنا الأرض ، ثم جنح القارب على البر ، وانقلب القارب ودخله الماء ، وليس لنا قوة للقيام ولا لحركة . وإذا برجلين قد نزلا إلى القارب ، فقالا لنا من أين أنتم ، فقلنا نحن من مركب فلان . فأخذوا بأيدينا ، وأخرجونا إلى الأرض ، فوقعنا على وجوهنا مثل الموتى ومضى واحد منهما يعدو على وجهه ، فقلت للآخر أين نحن ، فقال هذا الدخان الذي تراه من التيز ، وقد راح صاحبي إلى القرية ، فمعدنا الزاد والماء والثياب ، فحملونا إلى البلد .

« وهلك جميع أهل المراكب الثلاثة ، فلم يسلم منهم أحد إلا نفر من الذين كانوا في القارب . وكان في جماتهم ربان المركب أحمد ، وكان اسمه بقي . وكان قد زاد تلف هذا المركب وما فيها من المعاش في اختلال سیراف وصیمور لعظیم ما كان فيها من الأموال ووجوه النواخذة والربان والتجار . »

(٤) عبور البحر من عيذاب إلى جدة

(ابن جبير ، ص ٧٢ — ٧٥)

وفي يوم الاثنين الخامس والعشرين لربيع الأول المذكور ، وهو الثامن عشر من يولييه [الخامس والعشرين من يولية بالتقويم الجريجورى ، عام ١١٨٣ م] ، ركبنا الجلينة للعبور إلى جدة . فأقنا يومنا ذلك بالمرسى لركود الريح ، ومغيب النواتية . فلما كان صبيحة يوم الثلاثاء بعده ، أقامنا على بركة الله عز وجل ، وحسن عونه المأمول

فتمادى سيرنا فى البحر ، يوم الثلاثاء السادس والعشرين لربيع الأول المذكور ، ويوم الأربعاء بعده بريح فآرة المهب . فلما كان العشاء الآخرة من ليلة الخميس — ونحن قد استبشرنا برؤية الطير المحلقة من برّ الحجاز — لمع برق من جهة البر المذكور ، وهى جهة الشرق . ثم نشأ نوء أظلم له الأفق ، إلى أن كسا الآفاق كلها ، وهبت ريح شديدة ، صرفت المركب عن طريقه راجعا وراءه ، وتمادى عصف الرياح ، واشتدت خلكة الظلمة وعمت الآفاق ، فلم ندر الجهة المقصودة منها ، إلى أن ظهر بعض النجوم فاستدل بها بعض الاستدلال ،

وحُط القلع إلى أسفل الدقل* ، وهو الصارى . وأقمنا ليلتنا تلك في هول يؤذن باليأس ، وأرانا بحر فرعون بعض أهواله الموصوفة ، إلى أن أتى الله بالفرج مقترناً مع الصباح . فهذا قياد الريح ، وأقشع الغيم ، وأصحت السماء ، ولاح لنا بر الحجاز على بُعد لا نبصر منه إلا بعض جباله ، وهى شرق من جدة ، زعم ربان المركب ، وهو الرانس** ، أن بين تلك الجبال التى لاحت لنا وبرّ جدة يومين [سيرا على الأرض] . والله يسهّل لنا كل صعب ، ويسرّ لنا كل عسير ، بمزته وكرمه .

فجرينا يومنا ذلك — وهو يوم الخميس المذكور — بريح رُخاء طيبة ، ثم أرسينا عشيةً في جزيرة صغيرة في البحر ، على مقربة من البر المذكور ، بعد أن لقينا شعاباً كثيرة ، يكسر فيها الماء ويضحك علينا*** . فتخللنا أثناءها على حذر وتحفظ . وكان الربان بصيراً بصنمته

* كان ابن جبير حاجاً من أسبانيا . وكان هو وقراؤه فيها يألفون الألفاظ البحرية المستعملة في البحر المتوسط ، ولهذا كان حريصاً على شرح الاصطلاحات الشائعة في المحيط الهندى . (المؤلف)

** هكذا في طدى جويه (ص ٧٣) . وترد هذه الكلمة أيضاً في ابن بطوطة ، ج ٤ ، ص ١٨٥ ؛ كما يوردها دوزى ، الجزء الأول ، ص ١٤٩٦ . ولكن المؤلف كتبها « الرئيس » . (المترجم)

*** هكذا في طدى جويه (ص ٧٣) . وانظر الهامش ٤ في تلك الصفحة . (المترجم)

حاذقاً فيها ، نخلصنا الله منها ، حتى أرسينا بالجيزة المذكورة ، ونزلنا إليها ، وبتنا بها ليلة الجمعة التاسع والعشرين لربيع الأول المذكور . وأصبح الهواء راكداً ، والريخ غير متنفسه إلا من الجهة التي لا توافقنا ، فأقمنا بها يوم الجمعة المذكور . فلما كان يوم السبت الموفى ثلاثين أول ربيع الآخر ، تنفست الريخ بعض تنفس ، فأقمنا بذلك النفس ، نسير سيراً رويداً . وسكن البحر حتى خيل لناظره أنه يحسن زجاج أزرق ...

وفي عشي يوم الأحد ثانيه ، أرسينا بمرسى يعرف بأبحر* ، وهو على بعض يوم [سيرا على الأرض] من جدة ، وهو من أعجب المراسي وضعا . وذلك أن خليجاً من البحر يدخل إلى البر ، والبر مطيف به من كلتا حافته ، فترسى الجلاب منه في قرارة مكثّة هادئة . فلما كان سحر يوم الاثنين بعده ، أقلعنا منه على بركة الله تعالى بريح فاترة ، والله الميسر لا ربّ سواه . فلما جنّ الليل أرسينا على مقربة من جدة ، وهي بمراى العين منا . وحالت الريخ صبيحة يوم الثلاثاء بعده بيننا وبين دخول مرساها ، ودخول هذه المراسي صعب المرام ، بسبب كثرة الشماط والتفافها . وأبصرنا من صنعة هؤلاء الرؤساء والنواتية في التصرف

* يقول رايت في سفره لابن جبير (ص ٧٤ ، هامش ب) إنه يبدو أن في هذا الاسم تصحيفاً . (المترجم)

بالجلبة أثناءها أمرأضخما ، يُدخلونها على مضائق ، وبصرّفونها خلالها
تصريف الفارس للجراد الرطب العنان ، السلس القياد ، ويأتون في
ذلك بمجب يضيق الوصف عنه . وفي ظهر يوم الثلاثاء الرابع من شهر
ربيع الآخر المذكور ، وهو السادس والمشرون من شهر يوليه ، كان
نزولنا بجدة حامدين لله عز وجل

[ويذكر ابن جبير بين أخطار الرحلة] ضعف عُدة المركب ،
واختلالها * ، واقتصامها المرة بعد المرة ، عند رفع الشراع أو حطه ، أو
جذب مرسي من مراسيه . وربما سنحت ** الجلبة بأسفلها على شعب من
تلك الشعاب أثناء تخللها ، فنسمع لها هداً يؤذن باليأس فكنا فيها نموت
مرارا ونحيا مرارا ...

* ترجمة المؤلف لهذه الكلمة (derangement) أصح من ترجمة ر . ج .
برودهرست (R. J. C. Broadhurst) (The Travels of Ibn Jubayr)
لندن (١٩٥٢) لها (ص ٧٠) : [being] entangled . (المترجم)
** بمعنى جنحت . (المترجم)

الخزائن



--- بحركت تهرى لم يكن قاطعا زمن الخريطة
المعتمد هيراثات هـ قنينة

١ - المشرق المتدمر

المقاييس بالأميال الإنجليزية

بالكيلومترات

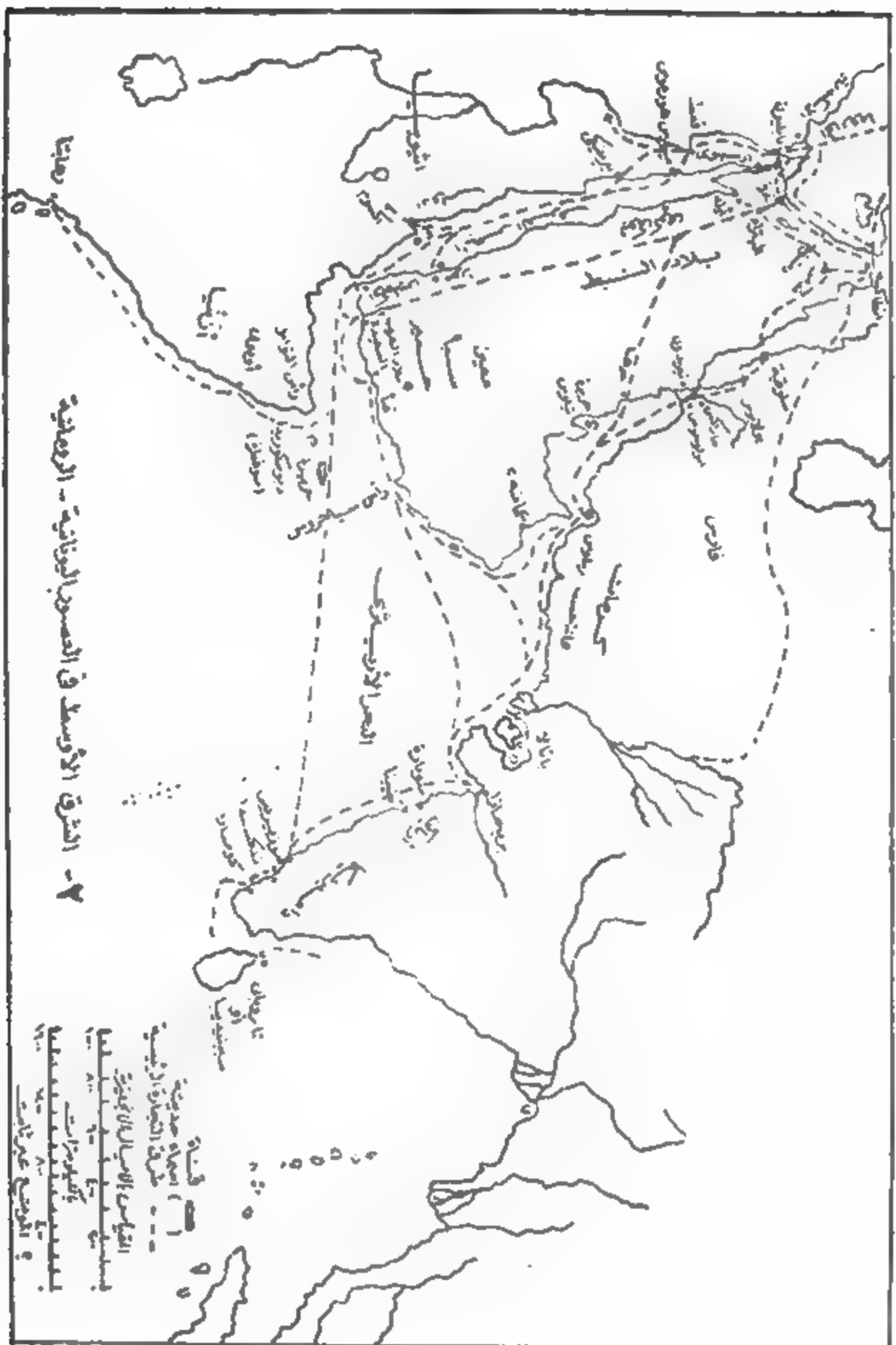
٠ - ١٠٠ - ٢٠٠ - ٣٠٠ - ٤٠٠ - ٥٠٠ - ٦٠٠ - ٧٠٠ - ٨٠٠ - ٩٠٠ - ١٠٠٠
٠ - ٦٢٥ - ١٢٥٠ - ١٨٧٥ - ٢٥٠٠ - ٣١٢٥ - ٣٧٥٠ - ٤٣٧٥ - ٥٠٠٠

ملاحظات على الخريطة (١) بقلم المترجم

(١) أرض الله God's Land في النقوش المصرية القديمة هي ، في رأي شُف (ص ٦١ و ١٣٢) ، جنوب غرب الجزيرة العربية أي اليمن ؛ وفي رأي داورتي (المرجع المذكور في هامش ٧ ، ص ١٧٠ — ١٧٢) الجزيرة العربية عامة . ويربط داورتي بينها وبين « أرض البحر » ؛ انظر هامش ٧ وما يتصل بهامش ١٠ من متن .

(٢) البحر الأدنى أو المرّ Lower or Bitter Sea في النقوش الأكدية هو الخليج الفارسي ، ويقابله فيها البحر الأعلى Upper Sea ، وهو البحر المتوسط .

(٣) يَمُّ سَوَف : الاسم العبري القديم للبحر الأحمر ، ومعناه « بحر العشب » . وكان اليهود القدماء يسمون البحر الأحمر أيضاً « يَمُّ مِصْرَايِم » أي « بحر مصر » (سفر إشعيا ١١ : ١٥) .



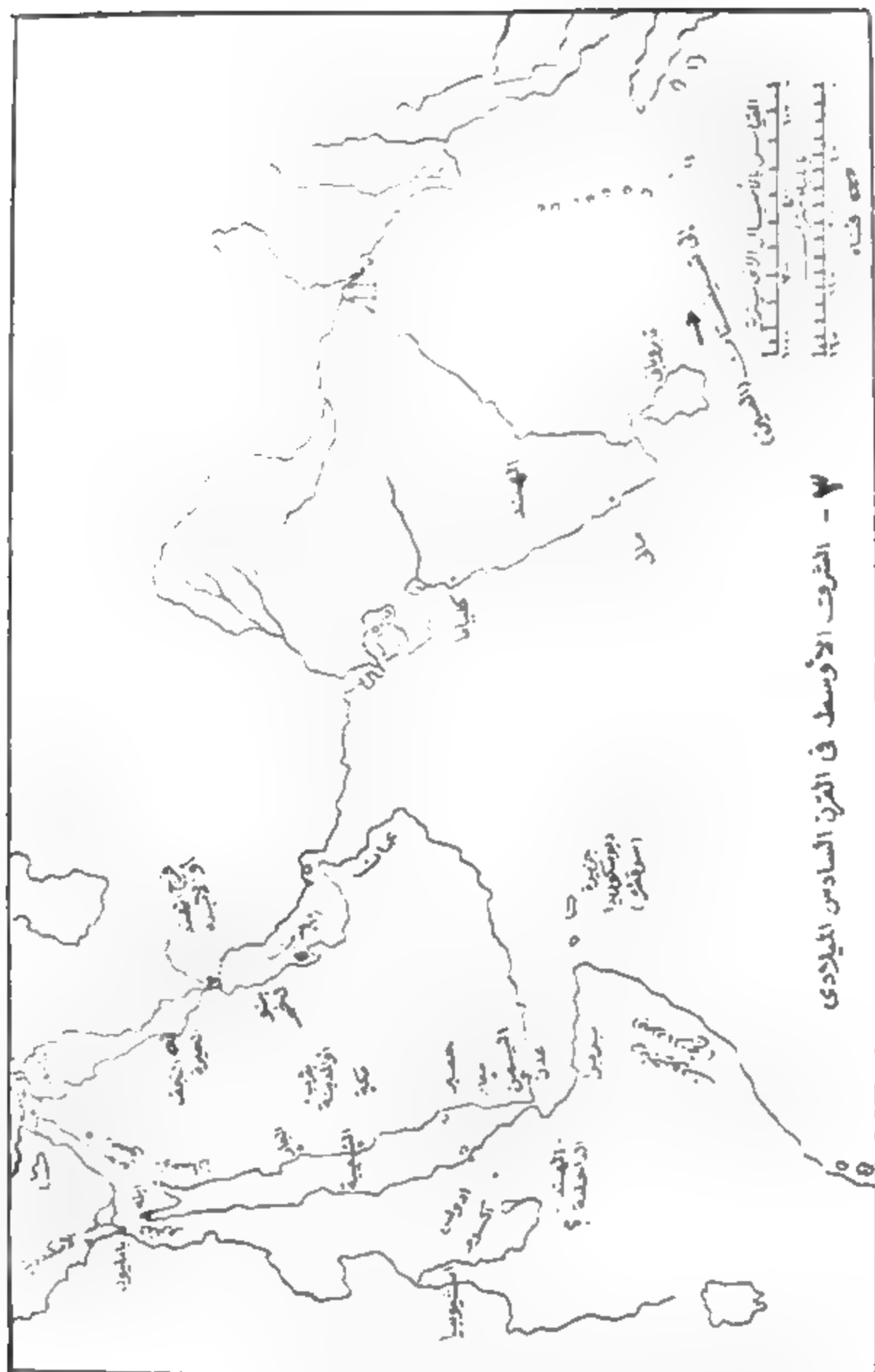
ملاحظات على الخريطة (٢) بقلم المترجم

(١) أرسينوى Arsinoe : انظر عنها شف (ص ٦٨) وحزين :
Arabia and the Far East (ص ٨٦) .

(٢) تايروبانى Taprobane أو سييليديبا Sielediba (لا Sielediva
كما يكتبها المؤلف) : هي جزيرة سيلان . انظر شف (ص ٢٤٩) ،
وروانسون : Intercourse between India and the Western World
(ص ١٤٩) .

(٣) ناكيندا Neicynda : انظر شف ، ص ٢٠٨ .

٣٣ - الشرف الأوسط في القرن السادس الميلادي



ملاحظات على الخريطة (٤) بقلم المترجم

(١) جزائر الديبجات : هي جزائر لكادايف وملدايف . انظر بزرک ، ص ٢١٦ - ٢١٧ . ويقول فران (في كتابه المذكور في هامش ٦٥ ، الجزء الأول ، ص ٢ ؛ وبجته المذكور في هامش ٤٠ ، ص ٢١٤ - ٢١٥) إن الكلمة « ديبجات » مكونة من « ديب » المأخوذة من دُفيبا dvipa « جزيرة » في السنسكريتية ونهاية الجمع « جات » في الفارسية ، فالعنى هو إذن « الجزر » .

وبهذه المناسبة أشير إلى أن الملم سليمان المهرى في رهاًنجه (المخطوط العربى رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية فى باريس) يسمى جزر لكادايف « جزر الفال » (الورقة ٢٣ ب و ١٦٨) أو « جزر الفالات » (١٧٤) ، بينما يسمى جزر ملدايف « جزر الذهب » (١٢٤ و ٥٢ ب و ١٥٣ و ١٧٠ و ١٧٥ و ١٨٢ و ١٩٠) . انظر فران فى كتابه المذكور فى هامش ١٠٧ (ص ٢٤٠ - ٢٤١) ، وفى مقاله عن سليمان المهرى بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١٥٣٠ . وقد ورد ذكر الديبجات فى مروج الذهب المسمودى (ج ١ ، ص ٣٣٨ : الدابيات) ، كما ذكرها سليمان التاجر (طرينو ، ص ٧) وبزرک (ص ٦١ و ١٦٣) .

(٢) رَيسوت : انظر بزرک ، ص ٢١٨ ، عمود ١ .

(٣) سندان : بكسر السين أو فتحها . ويرى ناشر كتاب بزرك (ص ٢٢٦) أنه تقوم مكانها الآن قرية سنجان (بكسر السين أو فتحها) على الساحل الغربي للهند بين دمان Daman وبتين Bassein ، وتسمى هذه القرية سانت جون St. John في الخرائط الإنجليزية . ولكن يرى ه . م . إليوت في كتابه The History of India (الجزء الأول ، ص ٤٠٣) أنها دمان نفسها .

(٤) شجر لبان أو اللبان : انظر بزرك ، ص ٢١٩ عمود ب — ٢٢٠ عمود ا .

(٥) صيمور أو سيمور : الكتابة الأولى أغلب . وفي بزرك ص ١٠٥ : صامور ، ولكن صيمور في سائر المواضع (انظر الكشف الجغرافي ص ٢٢١ ، عمود ا) . وهي سيملا Semylla في كتاب بريبلوس وسيملا Symulla عند بطليموس ، وتقوم مكانها الآن تشول Chaul إلى الجنوب من بومباي بنحو ٢٥ ميلا . انظر بزرك ، ص ٢٢٧ ؛ وشف ، ص ٢٠٠ - ٢٠١ .

(٦) كناية : هكذا يكتبها الإسطخري (ص ١٧٢ و ١٧٣ و ١٧٦ و ١٧٧ و ١٧٩) ، وابن حوقل (ص ٣١٩ و ٣٢٤ و ٣٢٥ و ٣٢٧) ، والقدسى (ص ٥٢ و ٤٧٧ و ٤٨٤ و ٤٨٦) ، والمسمودي في مروج

الذهب (الجزء الأول ، ص ٢٥٣ و ٢٥٤ : الجزء الثالث ، ص ٤٧) ،
والمعلم سليمان المهري في رهاenje (المخطوط العربي رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة
الوطنية في باريس ، الورقة ١٥٤ و ٦٤ ب) . ويكتبها ابن بطوطة
(ج ٤ ، ص ٥٣) : كنباية (بكسر الكاف) . ويكتبها ابن خرداذبه
(ص ٥٦) كنبايا ؛ وبزرک (ص ١٢٣) : كنبایت . وهي كنبای
Cambay في الخرائط الإنجليزية على الخليج المسمى بنفس الاسم ؛ انظر
بزرک ، ص ٢٢٥ .

(٧) بحر لا روى : انظر بزرک ، ص ٢٢٩ . س ٧ — ٩ .
ويذكره المسعودي في مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٣٠ و ٣٣٢
و ٣٣٣ و ٣٣٥ .



ملاحظات على الخريطة (٥) بقلم المترجم

(١) جزائر أندمان : هكذا في بزرک (انظر الكشف الجغرافى ، ص ٢٠٩ ، عمود ب) . ولكن تكتب « أندمان » فى كتاب سليمان التاجر (ط رينو ، ص ١٠) ومروج الذهب للمصمودى (ج ١ ، ص ٣٢٩) . ورهائج سليمان المهرى (المخطوط العربى رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية فى باريس ، الورقة ٢٥ ب و ١٦٨) . وهى أندمان Andaman أيضاً فى الخرائط الأوربية الحديثة .

(٢) بالوس أو فنصور : هى باروس Haros الآن ، كما يرى ناشر كتاب بزرک (ص ٢٦٣) . ويؤيده فى هذا دى جويه فى ابن خردادبه (ص ٦٦ هامش f) ؛ وكذلك فران فى مقاله عن الوافواق بدائرة الممارف الإسلامية (النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٠٨ ب) ، حيث يقول عن باروس تلك إن العرب يسمونها بالوس أحيانا وفنصور (Pancur فى لغة الملايو) أحيانا أخرى .

ويرد ذكر بالوس فى كتاب ابن خردادبه ، ص ٦٦ . أما فنصور فيذكرها بزرک (ص ٣٠ و ٩٠ و ١٢٥ و ١٢٦) ، وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ٨) ، وابن العقيه (ص ١٦) ، وابن رسته (ص ١٣٨) ، وسليمان المهرى فى رهائج (المخطوط العربى رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية فى باريس ، الورقة ٧٨ ب و ٧٩ ب و ٨١ ب) .

(٣) جابة : ذكرها ابن خرداذبه ص ١٦ و ٦٦ و ٦٧ .

(٤) الرامنى أو الرامى : هى سومطرة فى رأى ناشر كتاب بزرك

(ص ٢٦٠ ، س ١١ ؛ و ٢٦٩ ، س ٢٣ - ٢٤) ، وفران (المرجع

المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٢٥ ، الهامش الثانى) ، ودى جويه

(ابن خرداذبه ، الترجمة الفرنسية ، ص ٤٤ ؛ والمقدسى ، ص ١٤ ،

هامش ب) ، وناشر مروج الذهب المسمودى (ج ١ ، ص ٤٠٢) .

وقد ورد ذكر الرامنى فى كتاب ابن الفقيه (ص ١٠) ، ومروج

الذهب (ج ١ ، ص ٣٤٣) ، كما ذكرها سليمان التاجر (ط رينو ،

ص ٨ و ٩) . أما الرامى فقد ذكرها ابن خرداذبه (ص ٦٥) ، وأبو زيد

السيرافى (ص ٨٩) ؛ ويسمىها المقدسى (ص ١٤) الرمى (بدون ألف) .

(٥) الزابج : يكتبها المؤلف Al-Zābag أو Al-Zābij ، ولكن

يرى فران (فى كتابه المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٧ ؛ وفى

مقاله عن « الزابج » فى دائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ،

المجلد الرابع ، ص ١١٨٢) أن القراءة الأولى وحدها (بفتح الباء وعدم

تعطيش الجيم) هى الصحيحة . وهو يرى فى المرجع الثانى (١١٨٢ -

١١٨٣ ب) وفى مقاله المذكور فى هامش ٤٠ (ص ٢٥٤) أنها جزيرة

سومطرة . ولكن يرى ناشر كتاب بزرك (ص ٢٣١ - ٢٣٣) أنها

جاوة ، ويتابعه فى هذا كاتب مادة « كله » بدائرة المعارف الإسلامية

(النسخة الإنجليزية ، المجلد الثاني ، ص ٦٦٩) ؛ وهذا هو أيضاً رأى
ناشر مروج الذهب (ج ٩ ، Index Général ، ص ٢٩٣ ب) .

وقد ورد ذكر الزابج في كتاب بزرگ (ص ٧ و ٨ و ٦٢ و ١٣٧
و ١٥٠ و ١٥٤ و ١٨٠ و ١٨٦) ، كما ذكرها ابن الفقيه (ص ١٠ — ١٣
و ١٥ و ١٦) ، وابن خردادبه (ص ١٦ و ٦٥ و ٦٨) ، وابن رسته
(ص ٨٧ و ٨٨ و ١٣٧) ، والسمودي في كتاب التنبيه والإشراف
(ص ٥٥ و ٦١ و ٦٨) ، وسليمان التاجر (طرينو ، ص ١٨ و ٢٣) ،
وأبو زيد السيرافي (ص ٨٩ و ٩١ و ٩٤ و ٩٥ و ١٠١) .

(٦) زيتون : يؤيد مارتن هارتمان (في مقاله عن الصين China
بدائرة المعارف الإسلامية ، المجلد الأول ، ص ١٨٤٣) الرأى القائل
إنها تشوان — تشو Chüan-chow . ولكن يرى فران (المرجع
المذكور في هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ١١) أنها نسو — تونج Tseu-Tung ،
من موأىء إقليم فو — كن Fu-kien . وانظر في هذا الصدد أيضاً حزين :
Arabia and the Far East ، ص ١٧٨ و هامش ٣ فيها ، و ص ١٩٧
و هامش ٢ فيها .

ولا يرد اسم زيتون إلا في المصادر العربية المتأخرة ؛ انظر هارتمان ،
المرجع المذكور .

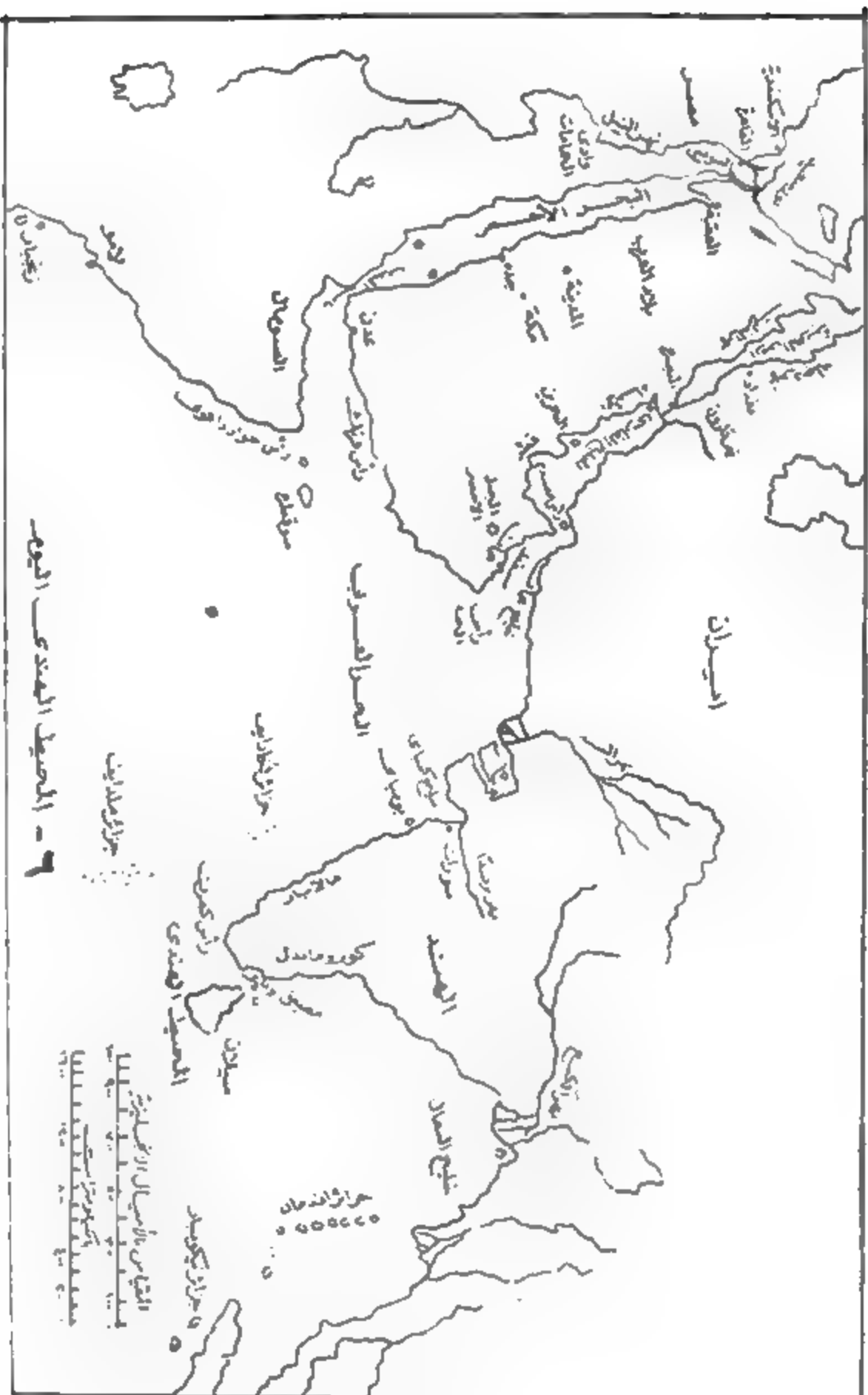
(٧) كَنْدَرَنْج : هكذا عند ابن الفقيه (ص ١٢) ، وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ١٩) ؛ ولكن بكتبها السمودي (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٣٣٠ و ٣٤٠) : كَرْدَنْج . ويرى فران (المرجع المذكور في هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ١٦) أنه يجب تصحيح هاتين الكتابتين إلى كَنْدَرَنْج Kundrang . وبكتبها المؤلف Kanduranga ، وهي قريبة من كتابة فران . ويرى فران أيضاً أن كندرنج هي رأس سانت جاك St. Jacques الآن .

(٨) لنجبالوس : هكذا عند سليمان التاجر (ط رينو ، ص ٩) ، ولكن بكتبها ابن الفقيه (ص ١٦) لَنْكَبالوس ، وابن خرداذبه (ص ٦٦) أَلَنْكَبالوس ، وبزرك (ص ١٢٧) لَجَبالوس . ويقول دى جويه (ابن الفقيه ، ص ١٢ ، هامش e) إنه يبدو أن الجزء الثاني من لنج (لنك) بالوس (أى بالوس) ممناه « جزيرة » . فإذا صح هذا كان المعنى « جزيرة لنج (لنك) » ؛ ويؤيد هذا أن ابن الفقيه (ص ١٢) يتحدث عن قوم يقال لهم لنج ، وذلك حيث يقول : « فإذا جاوزوه [بحر الهر كند] صاروا إلى موضع يقال له كله بار بينه وبين هر كند جزائر قوم يقال لهم لنج لا يعرفون لغة ولا يلبسون الثياب ... » . وقد حرفها السمودي (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٣٣٨) إلى ألنجبالوس .

(٩) جزيرة النيان : تسمى في الخرائط الأوربية الحديثة نياس Niyas ، وهذا الاسم محرف من « نيان » . انظر ما يقوله في هذا الصدد ناشر كتاب بزرك (ص ٢٤٥ - ٢٤٧) ودى جويه في كتاب ابن خرداذبه (ص ٦٦ ، هامش ١) .

وقد ورد ذكر النيان في كتاب بزرك (ص ١٢٥ و ١٢٦) ، كما ذكرها سليمان التاجر (طرينو ، ص ٨) .

(١٠) بحر سنخي : هكذا يكتبها فران مصححا « سنجي » في المصادر العربية (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٢٤٣ و ٣٤٥ ؛ وبزرك ، ص ٨٦ ؛ وسليمان التاجر ، طرينو ، ص ٢٠ ؛ وابن الفقيه ، ص ١٦ [في ص ١٣ : سنج]) . انظر فران ، المرجع المذكور في هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٢١ هامش ١ ، و ٥٠ هامش ٤ ، و ٥٩ هامش ٣ ؛ وهو يرجعها إلى Tchang-hai (تنطق Čan-khay) في الصينية ، ومعناها « البحر العظيم » ، ويُقصد بها ذلك الجزء من بحر الصين الواقع بين جزيرة هاينان والمضايق التي بين فرموزة وبر الصين . ويكتبها المؤلف « البحر السنخي » ، ولا أدري مرجعه في ذلك .



اللوحات

اللوحة الأولى

سفينة شراعية عربية حديثة في المحيط الهندي

سفينة من طراز البوم صالحة للمياه العميقة كانت تشتغل بالتجارة بين الكويت وزنجبار عام ١٩٣٩ . وتختلف هذه السفينة من بعض الوجوه عن السفن الشراعية العربية في القرون الوسطى :

(١) فالواحها مسمرة لا مخططة ،

(٢) ولها دفة في المؤخرة لا دفتان على الجانبين ،

(٣) ومعداتها حديثة الطراز بعض الشيء .

ولكن من المحتمل أنها احتفظت بطابع القرون الوسطى من هذه الوجوه :

(١) أنها تنتهى بطرف حاد في كل من المقدمة والمؤخرة ،

(ب) وأن لها صاريين ،

(ح) وأن لها شرعاً مئاثة عالية اقتطعت زاوية مقدّم كل منها .

(تصوير أ . فليز A. Villiers)

اللوحة الثانية

سفينة مصرية قديمة

إحدى سفن أسطول حتشبسوت الذى ذهب إلى بنت حوالى ١٤٩٥ ق . م ؛ وهذا الرسم منقول عن صور بارزة على جدران الدبر البحرى .
والشراع المربض هو أهم ما يلفت النظر . ولا يمكن التمويل على النسب ، ولكننا نلاحظ أن كل قرية مكونة من قائمتين من الخشب مربوطتين بحبل بهضهما إلى بعض ؛ إذ لم يمكن العثور على قوائم خشبية الواحدة منها طويلة طولا كافيا . وليس الشراع فى الحقيقة ممدوداً عبر السفين طولا كما يبدو ، فإن جهل الفنان بالنسب والأبعاد هو الذى أملى عليه هذا الوضع . والحبل الجالونى rope truss الذى يرى أسفل الشراع كان يراد به تقوية الهيكل ومنع التقوس فى الوسط إلى أعلى . وكانت المجاديف والشرع تستعمل معاً . ومعدات السفينة كثيرة . وفيها رجلان يقوم كل منهما على دفة جانبية .

(من كتاب ج . س . ل . كلاوز Sailing Ships : G. S. L. Clowes)

(لندن ، ١٩٣٢) ، ص ٢٣ . والرسم الأصيل تجده فى كتاب ا .

نيفيل The Temple of Deir el Bahari : E. Neville ، الجزء الثالث

(لندن ، ١٨٩٨) ، اللوحة ٧٣ .)

اللوحة الثالثة

سفينة شراعية رومانية

من تابوت عثر عليه في صيدا وهو الآن في متحف بيروت ،
ويحتمل أنه يرجع إلى القرن الثاني الميلادي . وهذا هو نمط سفن
الحبوب التي كانت تجرى بين الإسكندرية وروما . لاحظ الأردمُون
artemôn والشراع الصغير المشدود إليه .

(من كتاب ج . كونتنو G. Conteneau : La civilisation phénicienne : (باريس ، ١٩٢٦) ، ص ٢٧٢ .)

اللوحة الرابعة

سفينة أجنتا Ajanta

من صورة على جدار كهف في أجنتا ، إلى الشمال الشرقي من
بومباي ، قد ترجع إلى حوالي ٦٣٠ م . ويبدو أن الشراع المربعة الثلاثة
من الطراز المستعمل في اليككات junks الصينية ، وطولها أكبر من
عرضها . لاحظ الشراع المشدود إلى طرف السفينة الأمامي ، والعين
المرسومة على مقدمها ، والخِرار على ظهر مؤخرها ، والدفتين الجانبيتين ،
والشراع القائم بين شراع الطرف والشراع المربع الأمامي .

(من : Ajanta, The Colour and Monochrome Reproductions

نشر ج . يزداني G. Yazdani وآخرين (أكسفورد ، ١٩٣٠) ،

الجزء ٢ part الثاني ، اللوحة ٤٢ .)

اللاوحة الخامسة

مركبان بيزنطيان لهما شراعان مثلثان

من مخطوط يوناني في المكتبة الوطنية بباريس (المخطوط اليوناني رقم ٥١٠ ، الورقة ٣) ، يرجع إلى حوالي ٨٨٠ م . ومن الجلي في الصورة العليا أن الجزء الأمامي من الشراع مدبب ، لم تُقَطَّع زاوية مقدمه كما هي الحال في شرع المحيط الهندي . فمن المحتمل إذن أن هذه المرحلة الأخيرة من التطور نبتت في البحر المتوسط . والدروز (*) seams الأساسية في قماش القلاع عمودية كما في السفن العربية الحديثة ذوات الشرع الثلاثة ، وذلك للتقليل من خطر التمزق فيما يبدو . انظر ر . ل . بوين Arab Dhows of Eastern Arabia : R. L. Bowen (رحبوت ، ماساشوستس ، ١٩٤٩) ، ص ٣٠ . وقد قامت المكتبة الوطنية بتصوير هذه الصورة الفوتوغرافية .

(*) جمع دَرُوز ، وهو دنية الحياكة ، ويقول الفيروز آبادي إنها معربة . (المترجم)

اللوحة السادسة

مركب بيزنطى آخر ذو شراع مثاث

الورقة ٣٦٧ ب من نفس المخطوط الذى نُقلت عنه اللوحة الخامسة .
وتبدو هنا الخصائص نفسها ، كما ترى دفعة على الجانب الأيمن . وقد
قامت المكتبة الوطنية فى باريس بتصوير هذه الصورة الفوتوغرافية .

اللوحة السابعة

سفينة الحريرى

من نسخة مخطوطة لقامات الحريرى فى مجموعة شيفر Schefer ،
المكتبة الوطنية بباريس ، المخطوط العربى رقم ٥٨٤٧ ، الورقة ١١٩ ب ؛
رسمها كاتب المخطوط ، وهو رجل من مدينة واسط بأرض الجزيرة ،
عام ٦٣٤ هـ (١٢٣٧ م) . ومن الجلى أن الرسام لم يكن من رجال
البحر . ويمكن أن نميز على وجه اليقين ، من بين ظواهر بحيرة كثيرة ،
الخصائص الآتية : الخيوط التى تثبت الألواح بعضها إلى بعض ، ودفة
المؤخرة ، والمرساة التى على شكل الخطاف ، والملاحين وهم ينزفون الماء
من السفينة ، والديديان ، والتجار فى بلنجاتهم . انظر أ . بلوشت
Musulman Painting : F. Blochet (لندن ، ١٩٢٩) ، اللوحة ١٧ :
مركب على الفرات . وقد قام موظفو المكتبة الوطنية فى باريس بتصوير
هذه الصورة الفوتوغرافية .

اللوحة الثامنة

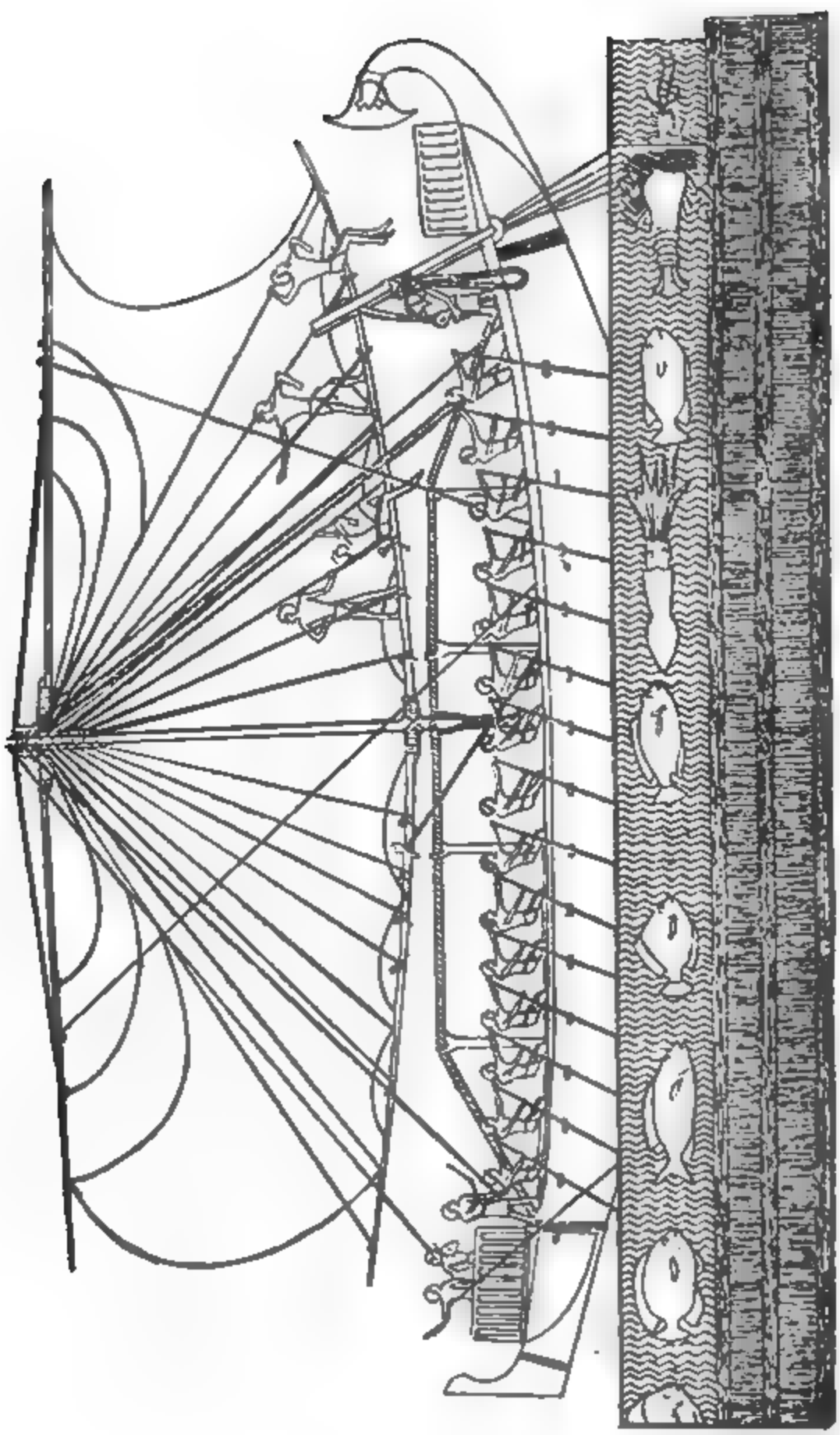
قارب خفيف مشدود الألواح باللايف يستعمل قرب الشاطئ،

على الشاطئ، في الشجر بخضر موت عام ١٩٣٩ . وطريقة الخياطة
القديمة ، التي تمثلها هذه الصورة ، لم تبق الآن إلا في الأماكن البعيدة
كل البعد .

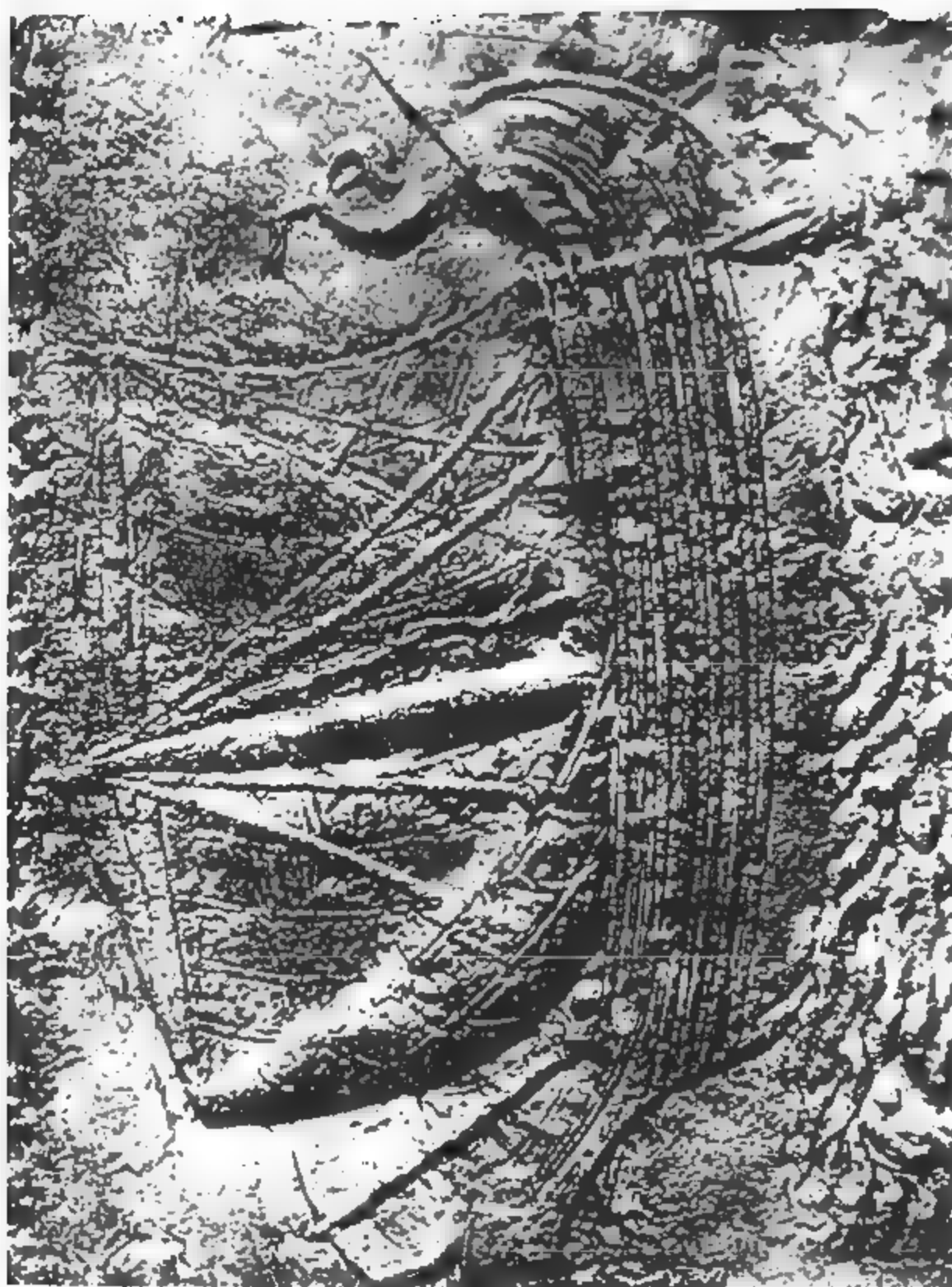
(من تصوير أ . فليرز A. Villiers)



اللوحة الأولى

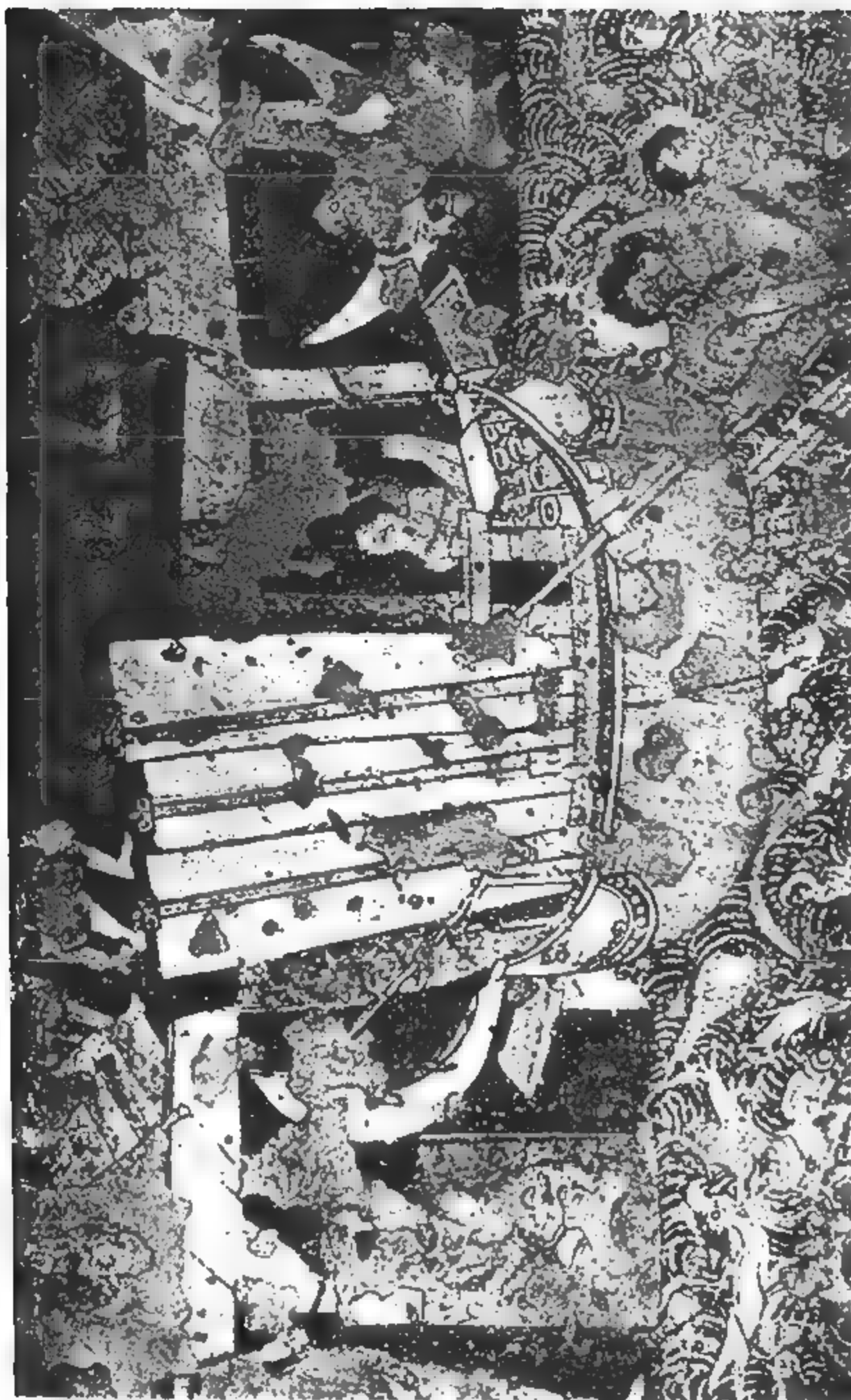


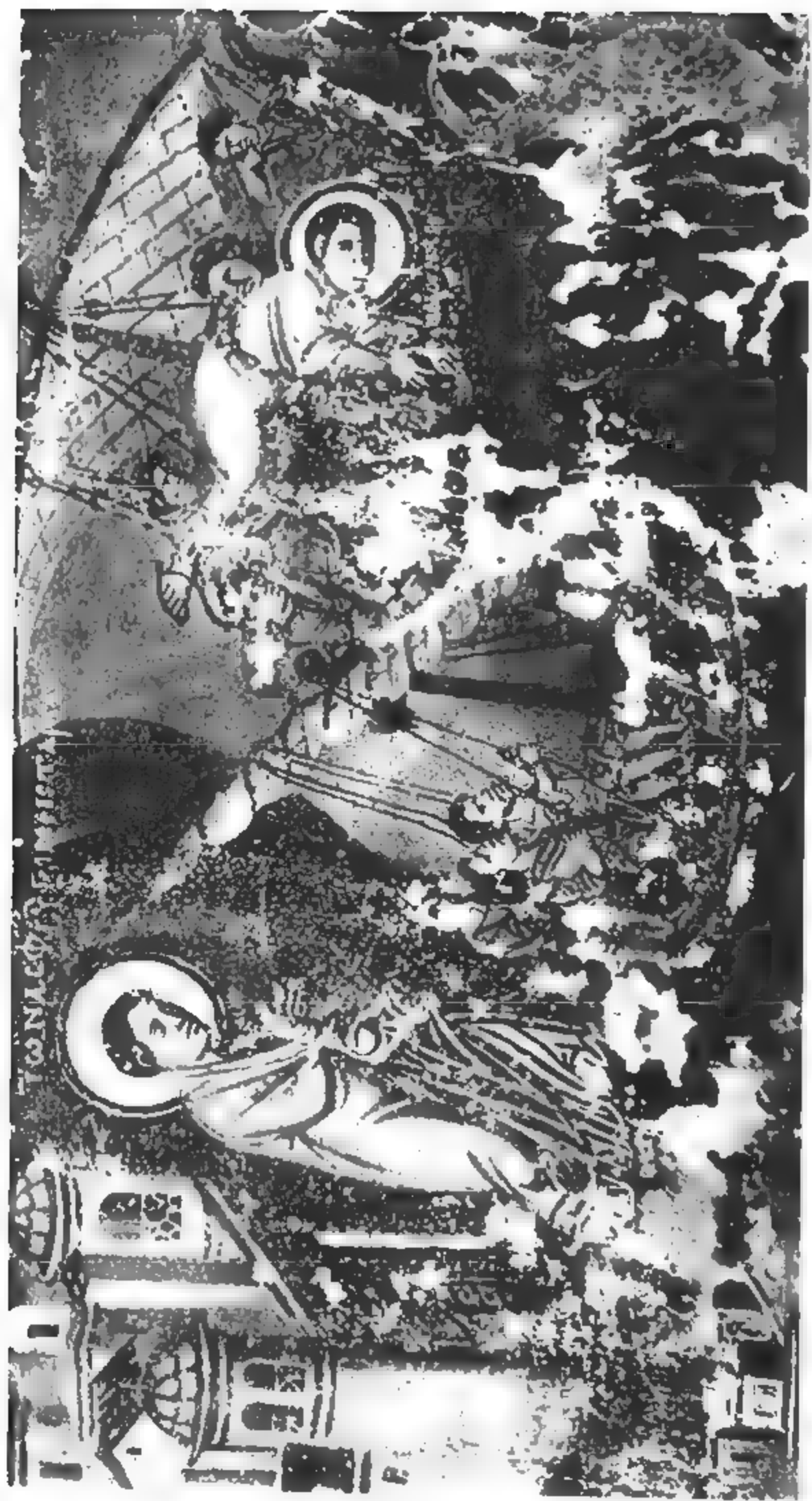
اللوحة الثانية



الأموجة الثالثة

الموجة الرابعة



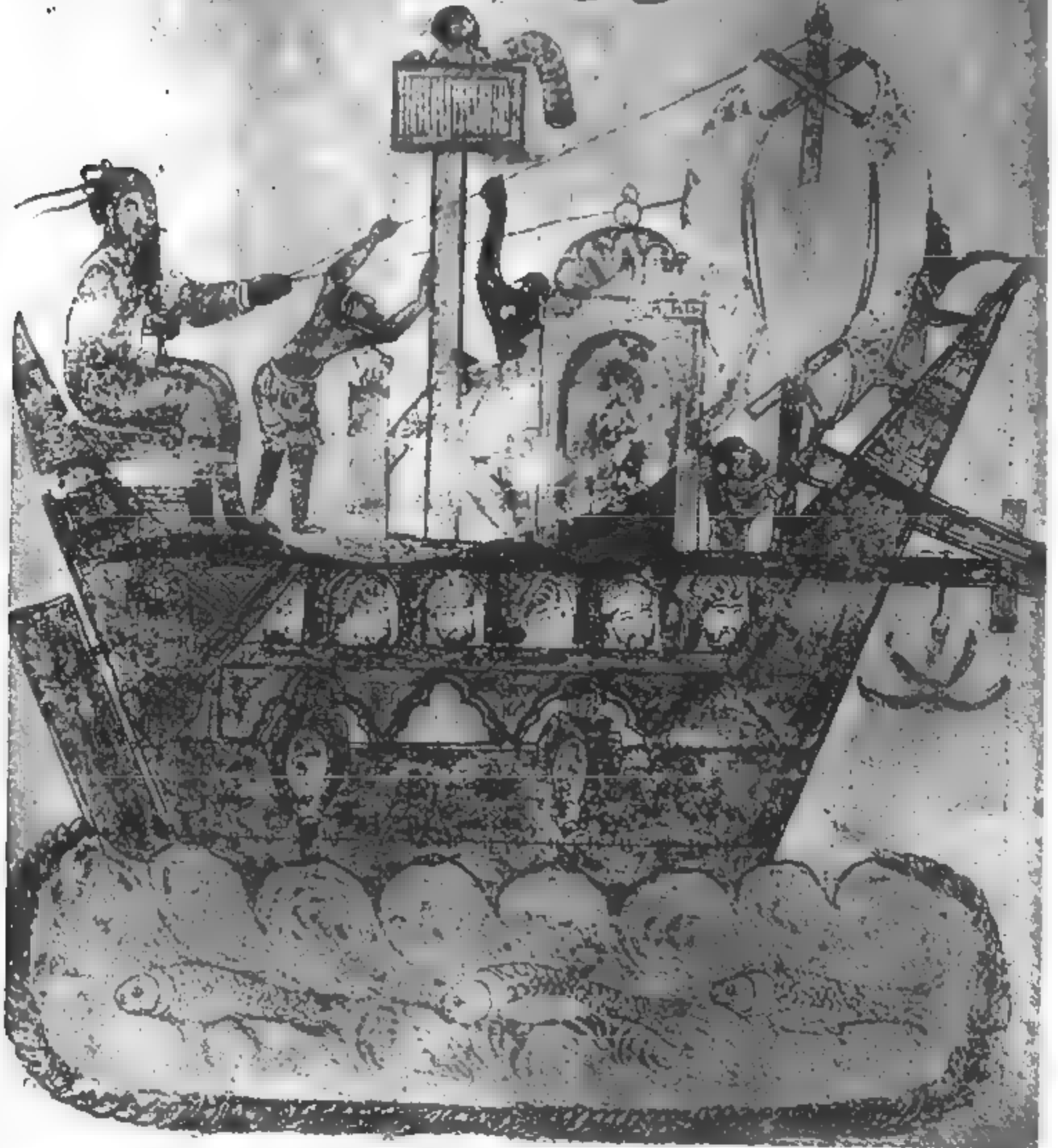


اللوحة الخامسة



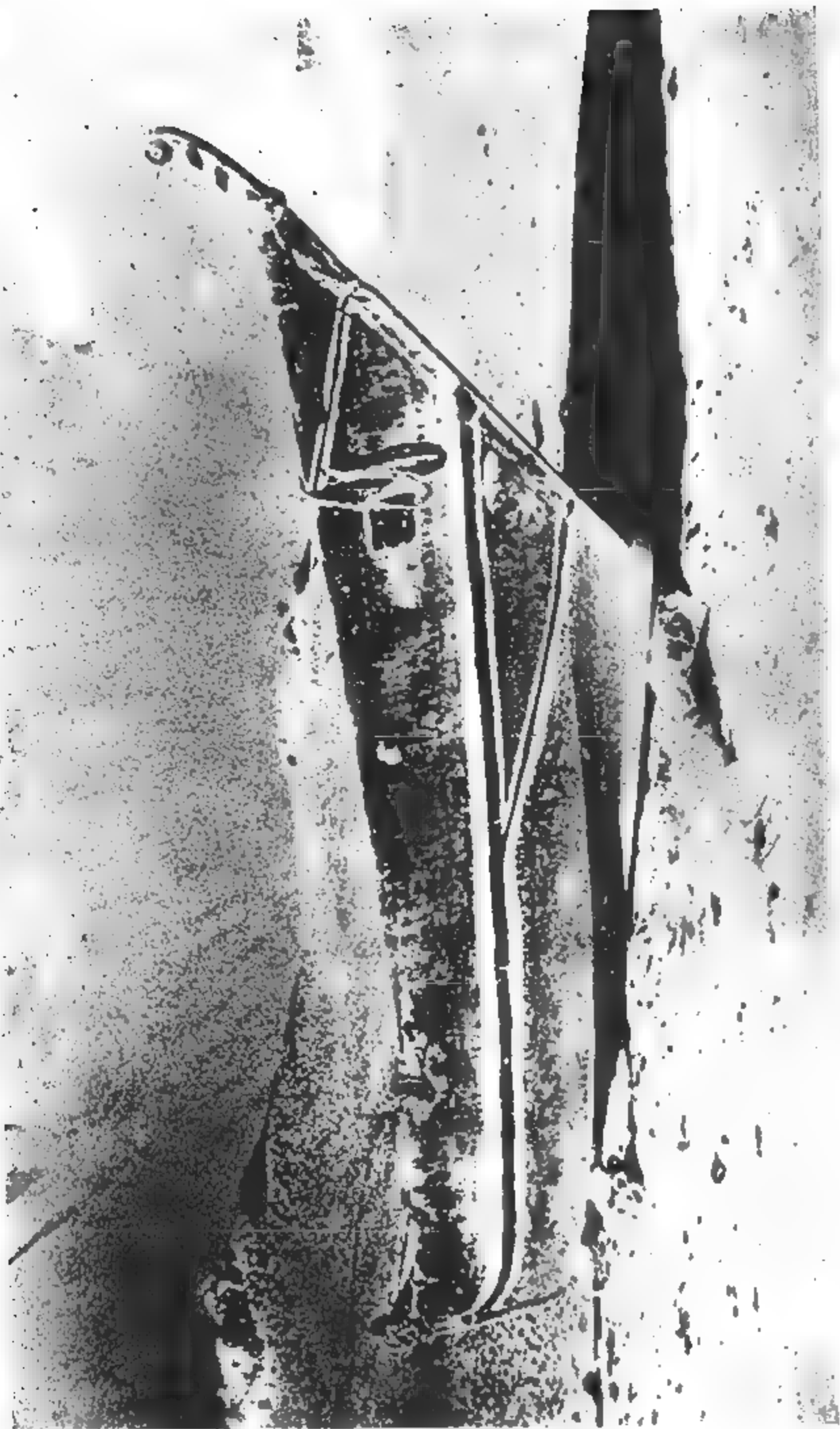
اللوحة السادسة

انفسهم ثم وبعثوا شافية بالاسماء وبعثوا جلافا وقالوا انكم اديتموا امر الله
 وبعثنا شافية فممن يمشي المقدمين او يبعث الله اليكم من بينكم اما ان



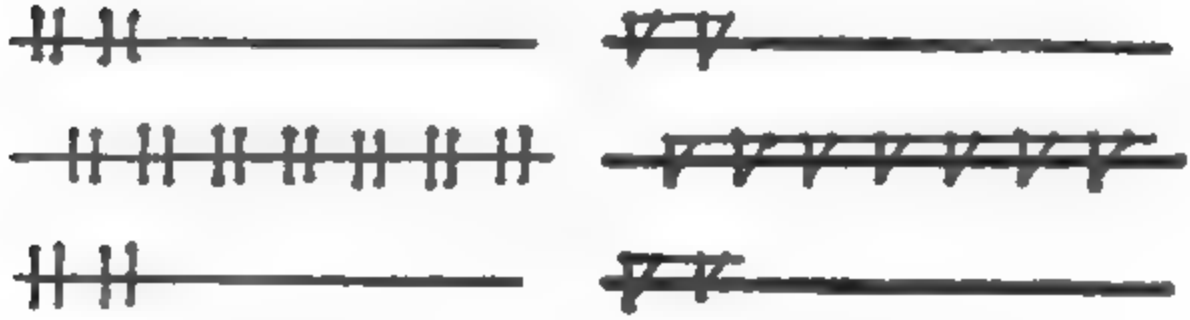
الموحة السابعة

اللوحة النحاسية



شکلان

الشكل الأول : لوحان

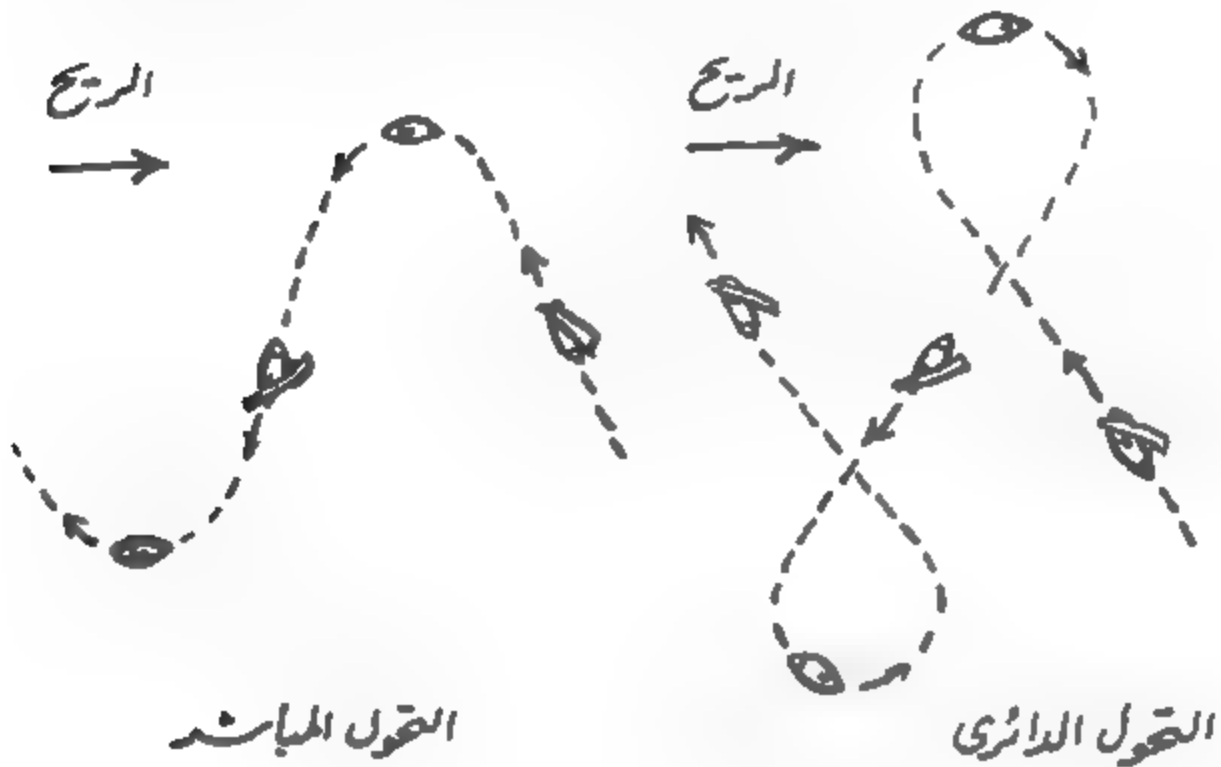


من الخارج

من الداخل

(انظر من ٢٤٨ — ٢٤٩)

الشكل الثاني : التحول المباشر والتحول الدائري



التحول المباشر

التحول الدائري

(انظر من ٢٨٥)

المراجع^(١)

أولاً — المراجع العربية :

— "ابن بطوطة ، الرحلة ، نشرها وترجمها إلى الفرنسية دفرميري
C. Defrémery و ب. ر. سنجويانتي B. R. Sanguinetti ، أربعة أجزاء ،
(باريس ، ١٨٧٩ — ١٨٩٣) .

— "ابن جبير ، الرحلة ، نشرها و. رايت W. Wright ؛
الطبعة الثانية ، تنقيح م. ي. دي جويه M. J. de Goeje (ليدن ، ١٩٠٧) .
انظر أيضاً Schiaparelli (بين المراجع الأجنبية) .

— "ابن حوقل ، كتاب صورة الأرض ، الطبعة الثانية أعدها
ي. ه. كرامرز J. H. Kramers في جزأين الأول عام ١٩٣٨ والثاني
عام ١٩٣٩ (ليدن) (المجلد الثاني من « المكتبة الجغرافية العربية »
(Bibliotheca Geographorum Arabicorum) .

(١) المراجع الذي تصدره (**) أوردته المؤلف في كتابه والمراجع في مخطوطة ،
والمراجع الذي تصدره نجمة واحدة (*) أوردته المراجع وحده ، والمراجع الذي
لا تصدره أية نجمة أوردته المؤلف وحده . وثمة قائمة أخرى من المراجع خاصة
ببحثنا عن أوفير ، ذيلنا بها ذلك البحث . (المراجع)

- ابن خرداذبه ، كتاب المسالك والممالك (ليدن ، ١٨٨٩) .
(المجلد السادس من « المكتبة الجغرافية العربية » .)
- ابن رسته ، كتاب الأعلام النفيسة (ليدن ، ١٨٩٢) .
(المجلد السابع من « المكتبة الجغرافية العربية » .)
- ابن سيده ، المخصص (بولاق ، ١٣١٩ هـ) .
- ابن عبد الحكم ، فتوح مصر ، نشره تشارلز توري
C. C. Torrey (نيوهيفن ، ١٩٢٢) .
- ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان (ليدن ، ١٨٨٥) .
(المجلد الخامس من « المكتبة الجغرافية العربية » .)
- ابن ماجد (شهاب الدين أحمد) ، كتاب الفوائد في أصول
علم البحر والقواعد ؛ المخطوط رقم ٢٢٩٢ بالمكتبة الوطنية بباريس .
وقد صوره فران Ferrand في كتابه : Le pilote des mers de
l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie ، باريس ١٩٢١ — ١٩٢٣ ،
وهو المجلد الأول من كتابه : Instructions nautiques et routiers arabes et
portugais des XV^e et XVI^e siècles
- ابن منظور ، لسان العرب .
- ابن النديم ، الفهرست ، ط فلوجل (ليبزج ، ١٨٧١ — ١٨٧٢)
(جزءان) .

— "أبو زيد الحسن بن اليزيد السيرافي ، زيادات على كتاب
« أخبار الصين والهند » ، نشرها دي فو لانجلي de Feu Langles ،
وترجمها إلى الفرنسية مع مقدمة ج . ت . رينو J. T. Reinaud في كتابه :
Relation des voyages. etc.

— "أخبار الصين والهند — Relation de la Chine et de l'Inde
نشره وترجمه إلى الفرنسية ج . سوفاجيه J. Sauvaget (باريس، ١٩٤٨)،
مع مقدمة وملاحظات . وقد اعتمد المترجم فيما يتعلق بهذا الكتاب
على طرينو في كتابه Relation etc. ، الجزء الثاني .

— "الإدريسي ، زهرة المشتاق في اختراق الآفاق .

— الأزدي (أبو مطهر محمد بن أحمد) ، حكاية أبي القاسم البغدادى،
نشره أ . متر A. Mez (هيدلبرج ، ١٩٠٢) .

— "الإسطخري ، كتاب مسالك الممالك (ليدن ، ١٨٧٠ ؛
الطبعة الثانية ١٩٢٧ مصورة من الأولى) . (المجلد الأول من « المكتبة
الجغرافية العربية » .)

— "ألف ليلة وليلة . وقد اعتمد المؤلف على ترجمة ر . بيرتون
R. Burton ، واعتمد المترجم على طبعة المطبعة الكاثوليكية للآباء،
اليسوعيين ، الطبعة الثالثة .

— "بزرگ بن شهریار الفاختاء الرام هُرْمُزى ، كتاب عجائب الهند به وبحره وجزايره . نشر النص ب . ا . فان دير ليت P. A. van der Lith ، وترجمه إلى الفرنسية ل . مارسيل دفيك L. Marcel Devic (ليدن ، ١٨٨٣ — ١٨٨٦) .

— "البلاذرى ، فتوح البلدان ، ط م . ي . دى جويه (ليدن ، ١٨٦٦) .

— بَيْتَلِك الْقَبْجَاقى ، كتاب كنز التجار فى معرفة الأحجار ، مخطوط رقم ٢٧٧٩ بالمكتبة الوطنية بباريس .

— التبريزى ، شرح القصائد العشر .

— الجاحظ ، الحيوان ، جزءان (القاهرة ، ١٩٠٧) .

— الجواليقى ، العرب (ط دار الكتب بالقاهرة ، ١٣٦١ هـ) .

— الزبيدى ، تاج العروس .

— سليمان المهرى ، المخطوط رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية بباريس .

وقد صورّه فران فى كتابه Le pilote des mers etc. ، باريس ١٩٢٥ ،

وهو المجلد الثانى من كتابه : Instructions nautiques etc. .

— الصولى ، كتاب الأوراق ، نشره ج . هيورث — دن

J. Heyworth-Dunne (لندن ، ١٩٣٤ وما بعدها) .

-- " الطبرى ، تاريخ الأمم والملوك ، ط م . ي . دى جويه
وآخرين (ليدن ، ١٨٧٩ - ١٩٠١) .

— " على بن عيسى الأسطرلابى الخزانى ، كتاب العمل بالأسطرلاب ،
نشره الأب لويس شيخوى مجلة المشرق (٣ ١٩ ، ص ٢٩ - ٤٦) .
— فوزى (حسين) ، حديث السندباد القديم (القاهرة ، ١٩٤٣) .
— الفيروزابادى ، القاموس المحيط .

— فدامة ، كتاب الخراج (ليدن ، ١٨٨٩) . (المجلد السادس
من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

— " القرآن الكريم . اعتمد المؤلف على ترجمة ر . بل
R. Bell الإنجليزية .

-- " المسعودى ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، نشره وترجمه
إلى الفرنسية ب . دى مينار C. B. de Meynard و ب . دى كورتني
P. de Courteille ، تسعة أجزاء (باريس ، ١٨٦١ - ١٨٨٧) .

— " المسعودى ، كتاب التنبيه والإشراف (ليدن ، ١٨٩٤) .
(المجلد الثامن من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

— " مظهر (إسماعيل) ، قاموس النهضة (إنجليزى - عربى) ،
جزءان (القاهرة) .

— "المقدسى ، أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم (لیدن ، ١٩٠٦) .
(المجلد الثالث من « المكتبة الجغرافية المربية » ، الطبعة الثانية .)
ترجمه إلى الإنجليزية ج . س . ١٠ . رانكنج G. S. A. Ranking وف . أزو
F. Azoo (كلكتا ، ١٨٩٧) .

— المقرئى ، الخطط (بولاق ، ١٢٧٠ هـ) ، الجزء الأول .
— "النورى (محمد بن قاسم بن محمد بن الإسكندرى) ، كتاب
الإللام بما جرت به الأحكام والأمور المقضية فى وقعة الإسكندرية ؛
نشره . جلد يمايستر J. Gildemeister فى über arabisches Schiffswesen
— "ياقوت ، كتاب معجم البلدان ، ط ف . فستنفلد F. Wüstenfeld
(ليبزج ، ١٩٢٤) ، ستة أجزاء .

— "اليعقوبى ، كتاب البلدان (لیدن ، ١٨٩٢) . (المجلد السابع
من « المكتبة الجغرافية المربية » .)

ثانياً - المراجع الأجنبية :

- * Abbott (Nabat). In Journal of Near Eastern Studies, vol. 12 (January-October 1953), p. 140-142, reviewing the English original of the present work.
- Aeschylus, Persians (Persae).
- Agatharchides, On the Erythraean Sea in Müller's Geographici Graeci Minores, vol. 1.
- Ahmad (N.). Muslim contributions to astronomical and mathematical geography. Islamic Culture, vol. 18 (July 1944), p. 167-186.
- Idem, The Arabs' knowledge of Ceylon: Islamic Culture, vol. 19 (July 1945), p. 223-241.
- Ammanus Marcellinus, Res gestae.
- Anderson (R.) & Anderson (R.C.), The Sailing Ship (London, 1926).
- Années d'Épigraphie (1912), no. 171.
- Antonius Martyr, De locis sanctis: in Itinera Hierosolymitana, ed. Tobler and Molinier, vol. 1.
- The Aphrodito Payri. See Greek Papyri in the British Museum.
- Arrian, Anabasis.
- Idem, Indica.
- Badger (G.P.). See A History of the Imams and Sayyids of Oman.
- * Ball (John), Egypt in the Classical Geographers (Cairo, 1942).
- Barhebraeus, Chronography, ed. and Eng. tr. E. A. W. Budge, 2 vols. (Oxford, 1932).
- Barthold (W.), Der Koran und das Meer; Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft, N.S., vol. 8 (1929), p. 37-43.
- Bell (H. I.). See Greek Papyri in the British Museum.
- ** Bengtson (H.). See Otto (W.).
- Al-Birūnī, India. Eng. tr. E. C. Sachau, 2 vols. (London, 1910).

- * Book of the Himyarites, ed. A. Moberg (Lund, 1924).
- Bowen (R. L.), Arab Dhows of Eastern Arabia (Rehoboth, Massachusetts, 1949).
- Breasted (J. H.), Ancient Records of Egypt, 5 vols. (Chicago, 1906-1907).
- Brindley (H. H.), Early picture of lateen sails : Mariner's Mirror, vol. 12 (1926), p. 9-22.
- Idem, Primitive craft-evolution or diffusion : Mariner's Mirror (July 1932).
- * Broadhurst (R. J. C.), The Travels of Ibn Jubayr, translated from the original Arabic by . . . with an introduction and notes (London, 1952).
- * Brockelmann (C.), Geschichte der arabischen Litteratur & Supplement.
- * Idem, Lexicon Syriacum, 2nd ed. (Halis Saxonum, 1928).
- Browne (E. G.), A Literary History of Persia (Cambridge, 1929), vol. 1.
- Bruce (J.), Travels to Discover the Source of the Nile, 3rd ed. (Edinburgh, 1813), vol. 2.
- ** Bunbury (E. H.), A History of Ancient Geography, 2 vols., 1st ed. (London, 1879), 2nd ed. (London, 1883).
- ** Bury (J. B.), History of the Later Roman Empire, 2 vols. (London, 1923. Reprinted 1931).
- Butler (A. J.), The Arab Conquest of Egypt (Oxford, 1902).
- Caetani (L.), Annali dell' Islam (Milano, 1905-1926).
- * The Cambridge Ancient History.
- The Cambridge Mediaeval History, vol. 8 (Cambridge, 1913).
- Cary (M.), The Geographic Background of Greek and Roman History (Oxford, 1949).

- Charlesworth (M. P.). *Trade Routes and Commerce of the Roman Empire* (Cambridge, 1926).
- Idem. In *Classical Quarterly*, vol. 22 (1928).
- Chatterton (E. K.). *Fore and Aft Craft and their Story* (London, 1927).
- Chung (Ker Wou) & Hourani (G. F.). Arab geographers on Korea: *Journal of the American Oriental Society*, vol. 58, no. 4 (December 1938), p. 658-661.
- Clemesha (W. W.). The early Arab thalassocracy : *Journal of the Polynesian Society*, vol. 52 (1943), p. 110-131.
- Clowes (G. S. L.). *Sailing Ships* (London, 1930).
- Idem. *The Story of Sail* (London, 1936).
- Codazzi (A.). Il compendio geografico arabo di Ishāq b. al-Husayn; *Rend. Acc. Lincei* (1929).
- Colomb (P. H.). *Slave-Catching in the Indian Ocean* (London, 1873).
- Cosmas Indicopleustes. *Christian Topography* (*Topographia Christiana*).
- * Delitzsch (Franz). *Commentar über das Buch Jesaia*, 4th ed. (Leipzig, 1889).
- * Dillmann (August). *Der Prophet Jesaia*, 5th ed. (Leipzig, 1890). (*Kurzfassstes exegetisches Handbuch zum Alten Testament*, Fünfte Lieferung.)
- Dio Cassius. *Roman History*.
- Dolley (R. H.). The warships of the later Roman empire: *Journal of Roman Studies*, vol. 38 (1948), p. 47-53.
- ** Dougherty (R. P.). *The Sealand of Ancient Arabia* (New Haven, 1932).
- * Dozy (R.). *Supplément aux dictionnaires arabes*, 2 vols. (Leiden-

Paris, 1927).

- Duarte Barbosa, in Hakluyt Society, 2nd Series, vol. 39.
- Economic Survey of Ancient Rome (Baltimore, 1933-1940).
- * Elliot (H. M.), The History of India, as told by its own historians. The Muhammadan Period. Edited from the posthumous papers of the late . . . by Professor John Dowson. Vol. 1 (London, 1867).
- Elliott (W.), Coins of Southern India (London, 1885).
- * Encyclopaedia Britannica.
- · * Encyclopaedia of Islam & Supplement.
- Erman (A.), Literature of Ancient Egyptians; Eng. tr. A. M. Blackman (London, 1927).
- Eusebius, Praeparatio Evangelica.
- Eutropius, Breviarium.
- Fa-Hien. See The Travels of Fa-Hien.
- * Fahmy (Aly Mohammed), Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from the seventh to the tenth century A.D. (London, 1950).
- ** Ferrand (G.), Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs à l'Extrême-Orient du VIII^e au XVIII^e siècles (Paris, 1913-1914), 2 vols.
- Idem, Le K'ouen-louen et les anciennes navigations interocéaniques dans les mers du Sud (suite); Journal Asiatique (1919), p. 5-68.
- ** Idem, L'élément persan dans les textes nautiques arabes des X^e et XV^e siècles; Journal Asiatique, vol. 204 (April-June 1924), p. 193-257.
- **Idem, Introduction à l'astronomie nautique arabe (Paris, 1928). (Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des X^e et XV^e siècles. Vol. 3.)
- Idem. See **ابن ماجد** and **سليمان المهرى**.

- Foucher (F.). See Marshall (J.).
- * Fränkel (S.). Die aramäischen Fremdwörter im Arabischen (Leyden, 1886).
- ** Frankfort (H.). The origin of monumental architecture in Egypt. *American Journal of Semitic Languages and Literature*, vol. 58 (1941), p. 329-358.
- * Freytag (G. W.). *Lexicon Arabico-Latinum*, 4 vols. (Halle, 1830-1837).
- Frisk (J. L. H.). *Le Peuple de la Mer Érythrée* (Gothenburg, 1927).
- Gildemeister (J.). Über arabisches Schiffswesen. *Göttinger Nachrichten* (1882), p. 431-449. See **النويرى**
- ** Glaser (E.). *Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens*, vol. 2 (Berlin, 1890).
- * Idem, *Zwei Publikationen über Ophir* (München, 1902).
- Glueck (N.). Articles on Ezion-geber in *Bulletin of the American Schools of Oriental Research*, nos. 71 and 72 (October and December 1938), no. 76 (October 1939), no. 80 (October 1940); and in *Annual Report of the Smithsonian Institution* (1941), p. 453-478.
- Greek Papyri in the British Museum*, vol. 4, the *Aphrodito Papyri*, ed. H. I. Bell (London, 1910).
- * Gsell (Stéphane). *Herodote* (Alger, 1915).
- Gunther (R. T.). *The Astrolabes of the World*, 2 vols. (Oxford, 1932).
- * Hall (H. R.). *The Ancient History of the Near East*: 10th ed. (London, 1947).
- Hasan (H.). *A History of Persian Navigation* (London, 1928).
- Hermann (A.). *Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom um 100 nach Chr. Geb.* (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für vergleichende Religionsgeschichte a. d. U. Leipzig, Heft 7, 1922.)

- ** Herodotus.
- Herzfeld (E.), *Paikuli*, vol. 1 (Berlin, 1924).
- Idem, *Zoroaster and his World* (Princeton, 1947), vol. 2.
- ** Hirth (F.), *China and the Roman Orient* (Leipzig, 1885).
- Hirth (F.) & Rockhill (W.), *Chau Ju-Kua* (St. Petersburg, 1911.)
- Hirth (F.), *The mystery of Fu-lin II: Journal of the American Oriental Society*, vol. 33 (1913), p. 193-208.
- *Historia Augusta*.
- *A History of the Imams and Sayyids of Oman*, ed. G. P. Badger (London, 1871). (Hakluyt Society, vol. 44.)
- *History of Kilwah*, ed. S. A. Strong: *J.R.A.S.* (1895), p. 385-430.
- Hitti (P.K.), *History of the Arabs*, 2nd ed. (London, 1940).
- Höfner (Maria). See Wissmann (Hermann von).
- Hornell (J.), *The origins and ethnological significance of Indian boat designs: Memoirs of the Asiatic Society of Bengal*, vol. 3 (Calcutta, 1920).
- * Idem, *The outrigger-nuggar of the Blue Nile: Antiquity*, 1938, p. 354-359.
- * Idem, *The frameless boats of the middle Nile: Mariner's Mirror*, vol. 25, no. 4 (October 1939), p. 417-432 (Part I); and vol. 26, no. 2 (April 1940), p. 125-144 (Part II).
- Idem, *The sea-going mtepe and dau of the Lamu archipelago: Mariner's Mirror*, vol. 27 (January 1941), p. 54-68.
- ** Idem, *Sea-trade in early times: Antiquity*, vol. 15 (1941), p. 233-256.
- Idem, *A tentative classification of Arab seacraft: Mariner's Mirror* (January 1942).
- Idem, *Water Transport : Origins and Early Evolution* (Cambridge, 1946).

Idem. Naval activity in the days of Solomon: *Antiquity*, vol. 21 (June 1947), p. 66-73.

Hourani (G. F.). See Chung (K. W.).

*Huzayyin (S. A.). *Arabia and the Far East* (Cairo, 1942).

Ishâq (M.). A peep into the first Arab expeditions to India under the Companions of the Prophet. *Islamic Culture*, vol. 19 (April 1945), p. 109-114.

Isidore of Charax. *Parthian Stations*. Eng. tr. W. H. Schoff (Philadelphia, 1914).

Jal (A.). *Glossaire des termes nautiques* (Paris, 1848).

The Jātaka. Eng. tr. E. B. Cowell and others (Cambridge, 1897 sqq.).

John Malalas. *Chronicle*.

Johnstone (J.). *Introduction to Oceanography* (London, 1923).

Jordanus. *Mirabilia Descripta*: Eng. tr. H. Yule (London, 1863). (Hakluyt 1st Series, vol. 31.)

* Jouguet (P.). *Macedonian Imperialism*: Eng. tr. M. P. Dobie (London, 1928).

Kahle (P.). *Zur Geschichte des mittelalterlichen Alexandria: Der Islam*, vol. 12 (1922).

* Kammerer (A.). *Essai sur l'histoire antique d'Abyssinie* (Paris, 1926).

** Idem. *La mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie depuis l'antiquité*, 2 tomes. (Mémoires de la Société Royale de Géographie d'Égypte, Tomes XV et XVI. Le Caire, 1929 et 1935.)

** Kantor (H. J.). The final phase of predynastic culture: *Journal of Near Eastern Studies*, vol. 3 (1944), p. 110-136.

Kindermann (H.). "Schiff" im Arabischen (Zwickau, 1934).

Komroff (M.). *Contemporaries of Marco Polo* (London, 1928).

- Kornemann (E.). Die historischen Nachrichten des *Periplus maris Erythraci* über Arabien: *Janus*, vol. 1 (1921).
- Köster (A.). Das antike Seewesen (Berlin, 1923).
- Idem, Studien zur Geschichte des antiken Seewesens (Leipzig, 1934).
- Kroll (W.). See Pauly.
- Kuwabara (J.). On P'u Shou-k'eng: *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko*, no. 2 (1928), p. 1-79.
- * Lane (E. W.), *Madd al-Qāmūs*.
- Laufer (B.), *Sino-Iranica* (Chicago, 1919).
- Leo VI. *Naumachica*; ed. A. Dain. *Naumachica* (Paris, 1943).
- Le Strange (G.). *The Lands of the Eastern Caliphate* (Cambridge, 1905).
- Lévi (S.). Les missions de Wang Hiu'n-t's'c dans l'Inde (suite et fin): *Journal Asiatique* (May-June 1900), p. 401-468.
- Lewicki (T.). Les premiers commerçants arabes en Chine: *Rocznik Orientalistyczny*, vol. 11 (1935), p. 173-186.
- Littmann (E.) & others. *Deutsche Aksum Expedition*, 4 vols. (Berlin, 1913).
- Lokotsch (K.). *Etymologisches Wörterbuch der europäischen Wörter orientalischen Ursprungs* (Heidelberg, 1927).
- ** Luckenbill (D. D.). *Ancient Records of Assyria and Babylonia*, 2 vols. (Chicago, 1927).
- Mandeville (Sir John). *Travels*; ed. J. Ashton (London, 1887).
- Marco Polo. See Yule.
- Marshall (J.) and Foucher (F.). *The Monuments of Sanchi*, vol. 2. *Martyrdom of St. Arethas*; in *Patrologia Graeca*, vol. 115 (Paris, 1890).
- Al-Marwazi (Sharaf al-Zamān Tāhir). *On China, the Turks and India*; ed. V. Minorsky (London, 1942).

Meyer-Lubke (W.), *Romantisches etymologisches Wörterbuch* (Heidelberg, 1911).

- ** Mez (A.), *Die Renaissance des Islams* (Heidelberg, 1922), Arabic translation by Mohammed Abdul-Hadi Abū-Ridah, 2nd ed. (Cairo, 1948).

Milton (John), *Paradise Lost*.

- Moberg (A.), See *Book of the Himyarites*.

** Montet (P.), *Byblos et l'Égypte*, Texte (Paris, 1925).

** Montgomery (J.), *Arabia and the Bible* (Philadelphia, 1934).

Moorkerji (R.), *A History of Indian Shipping and Maritime Activity* (London, 1912).

Moreland (W. H.), *The ships of the Arabian Sea about A. D. 1500*, J.R.A.S. (January and April 1939), p. 63-74 and 173-192.

** Moritz (B.), *Arabien* (Hanover, 1923).

Muir (W.), *The Caliphate, its Rise, Decline and Fall*; revised T. H. Weir (Edinburgh, 1924).

Müller (C.), *Geographici Graeci Minores*, vol. 1 (Paris, 1855).

- Nadvi (S. S.), *Arab navigation: Islamic Culture*, vol. 15 (October 1941), p. 435-448, and 16 (January, April and October 1942), p. 72-86, 182-198, 404-422.

Nainar (S. M. H.), *Arab Geographers' Knowledge of Southern India* (Madras, 1942).

** Nāsir-i-khusraw, *Sefer Nameh*; ed. and Fr. tr. C. Schefer (Paris, 1881); Arabic translation by Yehia el-Khashshāb (Cairo, 1945).

- Naville (É.), *The Temple of Deir al Bahari*, vol. 3 (London, 1898).

Newberry (P. E.), *Notes on sea-going ships*; *Journal of Egyptian Archaeology*, vol. 28 (1942), p. 64-66.

- Newbold (D.), *The Crusaders in the Red Sea and the Sudan*; *Sudan Notes and Records*, vol. 22, pt. II (1945), p. 213-227; re-

printed in *Antiquity*, vol. 20 (1946), p. 176-185.

- .. Nicholson (E.). *Men and Measures* (London, 1912).
- ... Nielsen (Ditlef). *Handbuch der altarabischen Altertumskunde*, vol. 1 (Kopenhagen, 1927). In Verbindung mit Geheimrat Fr. Hommel und Prof. Nik. Rhodokanakis herausgegeben von...
- Nöldeke (T.). *Geschichte der Perser und Araber zur Zeit der Sasaniden*. Aus der arabischen Chronik des Tabari übersetzt und mit ausführlichen Erläuterungen und Ergänzungen versehen (Leyden, 1879).
- Idem. *Sketches from Eastern History*, Eng. tr. J. S. Black (London, 1892).
- ... Nonnosus, fragment in *Historici Graeci Minores*, vol. 1, p. 474-475.
- .. ** Otto (W.) & Bengtson (H.). *Zur Geschichte des Niederganges des Ptolemäerreiches* (Munich, 1938). (Abhandlungen der Bayerischen Akademie der Wissenschaften. Philosophisch-historische Abteilung, Neue Folge, Heft 17.)
- ... * *The Oxford Classical Dictionary* (Oxford, 1949).
- Ouseley (W.). *Travels in Various Countries of the East* (London, 1819 sqq.).
- .. Palmer (J. A. B.). In *Classical Quarterly*, vol. 41 (1947).
- Parkinson (C. N.). *Trade in the Eastern Seas, 1793-1813* (Cambridge, 1937).
- Pauly (A.), Wissowa (G.), and Kroll (W.). *Real-Encyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft* (1893 —).
- Peake (H.). *The copper mountain of Magan*: *Antiquity*, vol. 2 (1928), p. 452-457.
- Pelliot (P.). *Deux itinéraires de Chine en Inde à la fin du VIII^e siècle*: *Bulletin de l'École Française de l'Extrême-Orient*, vol. 4 (1904), p. 131-413.

- ** *Periplus Maris Erythraei*, in C. Müller's *Geographica Graeca Minores*, vol. I. See also Frisk and Schöff.
- * Peters (Carl), *Im Goldland des Altertums* (München, 1902).
- Philostorgius, *Church History* (*Historia Ecclesiastica*).
- Pirenne (H.), *Mahomet et Charlemagne* (Paris, 1937).
- Pliny, *Natural History*, (*Naturalis Historiae Libri*).
- Polybius, *Histories*.
- Posener (G.), *La première domination perse en Égypte* (Cairo, 1936).
- Idem, *Le canal du Nil à la mer Rouge avant les Ptolémées*; in *Chronique d'Égypte*, vol. 26 (July 1938), p. 259-273.
- Poupade (J.), *La route des Indes et ses navires* (Paris, 1926).
- Prinsep (J.), *Note on the nautical instruments of the Arabs*; *Journal of the Asiatic Society of Bengal* (December 1836), p. 784 ff. Reprinted in Ferrand's *Introduction à l'astronomie nautique arabe*.
- Procopius, *Gothic Wars*.
- Idem, *Persian Wars*; Eng. tr. H. B. Dewing in *Loeb Classical Library* (London, 1914 sqq.).
- Ptolemy Claudius, *Geography*.
- * Rawlinson (H. G.), *Intercourse between India and the Western World*, 2nd ed. (Cambridge, 1926).
- The Red Sea and Gulf of Aden Pilot*, 9th ed. (London, 1944, British Admiralty).
- ** Reinaud (J. T.), *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine dans le IX^e siècle de l'ère chrétienne*, Tome I : *Introduction et traduction* (Paris, 1845), Tome II : *Notes de la traduction et texte arabe* (Paris, 1845).
- ** Rhodokanakis (N.), *Die Sarkophaginschrift von Gizeh*; *Zeitschrift für Semitistik*, vol. 2 (1924), p. 113-133.
- Idem, In *Handbuch der altarabischen Altertumskunde*, vol. I. See

Nielsen.

- Rockhill (W.). See Hirth.
- Rodgers (W. L.). *Naval Warfare under Oars. 14th -- 16th Centuries* (Annapolis, 1939).
- Rossini (C.). *Expéditions et possessions des Habasât en Arabie*; *Journal Asiatique*, 11th Series, vol. 18 (July-September 1921), p. 5-36.
- Rostovtzeff (M.). *Zur Geschichte des Ost- und Südhandels im ptolemäisch-römischen Ägypten*; *Archiv für Papyrusforschung*, vol. 4 (1907-1908), p. 298-315.
- Idem. *The Social and Economic History of the Roman Empire* (Oxford, 1926).
- Idem. *The Social and Economic History of the Hellenistic World*, 3 vols. (Oxford, 1941).
- Saint-Denis (E. de). *La vitesse des navires anciens*; *Revue archéologique*, vol. 18 (July-September 1941), p. 121-138.
- Saussure (L. de). *L'Origine de la rose des vents et l'invention de la boussole*; *Archives des sciences physiques et naturelles*, vol. 5 (Geneva, 1923). Reprinted in Ferrand's *Introduction à l'astronomie nautique arabe*.
- ** Sauvaget (J.). *Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde*; *Journal Asiatique*, vol. 236 (1948), p. 11-20.
- Idem. See **اخبار الصين والهند**.
- Schiaparelli (C.). *Ibn Gubayr. Viaggio* (Rome, 1906). See **ابن جبير**.
- ** Schoff (W. H.). *The Periplus of the Erythraean Sea* (New York, 1912).
- Schur (W.). *Die Orientpolitik des Kaisers Nero*; *Klio*, Beiheft 15 (Neue Folge, Heft II) (Leipzig, 1923).
- Schwartz (W.). *Die Inschriften des Wüstentempels von Redesiye*; *Jahrbuch für klassische Philologie*, vol. 153 (1896).

- Severus ibn al-Muqaffa', History of the Patriarchs of the Egyptian Church, vol. II, pt. I, ed. and transl. Y. 'Abd al-Masih and O. H. E. Burmester, 2 vols. (Cairo, 1943).
- Al-Sindi (B. N. Bakhsh Khan), The probable date of the first Arab expedition to India: Islamic Culture, vol. 20 (July 1946), p. 250-266.
- Smyth (H. W.), Mast and Sail in Europe and Asia (London, 1906).
- Sottas (J.), An early lateen sail in the Mediterranean: Mariner's Mirror (1939).
- * Sprenger (A.), Die alte Geographie Arabiens (Bern, 1875).
- Stiffe (A. W.), Former trading centres of the Persian Gulf. Geographical Journal, vol. 12. See *جغرافيا و تجارت* regarding p. 251.
- Strabo, Geography.
- Strong (S. A.), See History of Kilwah.
- Takakusu (J.), A Record of the Buddhist Religion (Oxford, 1896).
- Idem, In First Congress of Far Eastern Studies (Hanoi, 1903).
- Tarn (W. W.), Ptolemy II and Arabia: Journal of Egyptian Archaeology, vol. 15 (1929), p. 9-25.
- * Idem, Hellenistic Civilisation, 2nd ed. (London, 1930).
- ** Idem, The Greeks in Bactria and India (Cambridge, 1938): 2nd ed. (Cambridge, 1951).
- Theophanes, Chronographia.
- Theophrastus, History of Plants, Eng. tr. A. Hort in Loeb Classical Library (London, 1916).
- Theophylactus Simocatta, Histories (ed. Teubner).
- Thomas (B.), Arabia Felix (London, 1932).
- ** Thomson (J. O.), A History of Ancient Geography (Cambridge, 1948).
- Thucydides, Peloponnesian War.
- * Thureau-Dangin (F.), Die sumerischen und akkadischen Kö-

- nigsinschriften (Leipzig, 1907). (Vorderasiatische Bibliothek, I. Band, Abteilung 1.)
- .. ** Idem. Vocabulaires de Ras-Shamra: Syria, vol. 12 (1931), p. 225-266.
 - .. Torr (C.). Ancient Ships (Cambridge, 1894).
 - .. Toynbee (A. J.). A Study of History, vol. 1 (London, 1934).
 - .. * Tozer (H. F.). A History of Ancient Geography, 2nd ed. with additional notes by M. Cary (Cambridge, 1935).
 - .. The Travels of Fa-Hien, Eng. tr. J. Legge (Oxford, 1886).
 - .. Varthema. In Hakluyt Society, 1st Series, vol. 32.
 - .. Vegetius, Epitome Rei Militaris, ed. C. Lang (Leipzig, 1885).
 - .. Vergil, Aeneid.
 - .. Villard (U. M. de). Note sulle influenze asiatiche nell' Africa orientale: Rivista degli Studi Orientali, vol. 17 (July 1938), p. 303-349.
 - .. Villiers (A.). Sons of Sindbad (London, 1940).
 - .. Idem. Some aspects of the Arab dhow trade; Middle East Journal, vol. 2 (October 1948), p. 399-416.
 - .. Warmington (E. H.). The Commerce between the Roman Empire and India (Cambridge, 1928).
 - .. ** Wilson (A.). The Persian Gulf (London, 1928).
 - .. * Wissmann (Hermann von) and Höfner (Maria). Beiträge zur historischen Geographie des vorislamischen Südarabien (Wiesbaden, 1953). (Akademie der Wissenschaften und der Literatur, Abhandlungen der geistes- und sozialwissenschaftlichen Klasse, Jahrgang 1952, Nr. 4.)
 - .. Wissowa (G.). See Pauly.
 - .. Yule (H.). The Book of Ser Marco Polo, the Venetian, 3rd ed., 2 vols. (London, 1903).
 - .. Idem. Cathay and the Way Thither, 2nd ed. (London, 1915), vol. 1.
-

تصويبات وإضافات

تصويبات (نورد الصواب وحده فيما يلي) :

- ص ١٠ ، س ٦ : 1950
- ص ٣٦ ، الهامش ، س ٥ من أسفل : Südarabien
- ص ٤٠ ، الهامش ، س ٦ : ٤٣ : ١٤
- ص ٤٤ ، هامش ١٤ ، س ٢ : C. Müller : Geographica Graeci Minores
- ص ٤٧ ، س ٣ - ٤ : مدينة من الأسواق « في فارس » ،
أى پارثيا ، ...
- ص ٥٢ ، س ٢ : تيجر منه
- ص ٦٢ ، هامش * : eudaemones
- ص ٦٣ ، س ٣ - ٤ : وتقول رواية كانت شائعة في القرن
السادس الميلادي إن البطالمة أوفدوا « مستوطنين » ...
- ص ٦٥ ، الهامش ، س ٧ : Hultzsch
- ص ٧٣ ، الهامش ، س ٤ : 1793 - 1813
- ص ٧٧ ، هامش ٢٩ ، آخر سطر : (كبردج ، ١٩٤٨)
- ص ٨٣ ، س ٤ : وعمانة وولاية فارس

- ص ۸۴ ، س ۲ : بومبای .
- ص ۸۶ ، س ۶ : « بلاد العرب » Arabia ، وأنشأ ...
- ص ۸۹ ، س ۱ - ۲ : [مارکوس أورلیوس أنطونینوس
[Marcus Aurelius Antoninus
- ص ۹۰ ، هامش * : هو مارکوس أورلیوس أنطونینوس
باسیانوس Bassianus .
- ص ۹۳ ، الهامش ، س ۹ من أسفل : زنگ .
- ص ۱۴۶ ، س ۱۰ : Dictionary :
- ص ۱۶۵ ، هامش ۳۳ ، س ۳ : (أو الهند)
- ص ۱۷۳ ، الهامش ، آخر سطر : ۱۹۵۳
- ص ۱۹۸ ، س ۳ : بانگک . س ۹ : الدفتر . هامش *** ،
- ص ۲۰۰ ، س ۱۰ : کاتان
- ص ۲۰۵ ، الهامش ، س ۴ : Reinaud
- ص ۲۱۳ ، هامش ۵ ، س ۱۲ : حات محل کله
- ص ۲۳۱ ، هامش *** ، آخر سطر : بکتنفه
- ص ۲۵۰ ، س ۸ : وساحلی
- ص ۲۵۱ ، س ۳ من أسفل : ستف
- ص ۲۷۳ ، الهامش ، س ۲ من أسفل : مار - لبسکه

— ص ٢٨٠ ، الهامش : ص ٧ من أسفل navis .

— ص ٢٨٨ ، الهامش ، ص ٢ ١٢٤٥ . ص ٣ : ٦٣٠٥

إضافات (المترجم) :

— ص ٢٨ ، هامش ** : أضيف بعد آخر الفقرة الأولى :

وانظر في مشكلة ماينا أيضا مقال برونو ميسنر Bruno Meissner

(Me'uhha ، مجلة Orientalistische Literaturzeitung) ، المجلد السادس

(١٩٠٣) ، عمود ٢٦٦ - ٢٦٧) ، ومقال ف . ماكنز W. Maack

Max Müller تعاليم أعاليه (Zum ägyptischen und semitischen

Namen der Akazie ، نفس المجلة والمجلد ، عمود ٤٤٦ -

٤٤٨) ؛ ولكنهما يعالجان المسألة من ناحية لغوية صرفة .

— ص ١٣٨ : أضيف بعد ص ٦ الفقرة التالية :

وهو يرى أن الاسم أوفير كان يطلق في الأصل على منطقة في

جنوب بلاد العرب غير بعيدة عن حضرموت ، ولكن أخذ

يطلق بعد ذلك على مناطق ساحلية أبعد في شرق إفريقيا .

— ص ١٥١ : أضيف بعد ص ٩ :

ثم رد جلاز مصر أخرى مؤيدا رأيه ، وذلك في مقاله : Erwiderung ،

مجلة ZDMG ، المجلد ٤٤ (١٨٩٠) ، ص ٧٢١ - ٧٢٢ .

- ص ٢٣١ ، هامش * ، ص ٤ : أضيف بعد كلمة « الفرنسية » :
ويعترض ك . ف . زيبولد C. F. Seybold (في عرضه لكتاب كليمان هيار
، *Orientalistische Literaturzeitung* ، *Littérature Arabe* Cl. Huart
المجلد السادس (١٩٠٣) ، عمود ٢٨٩) أيضا على الرأي القائل إن
قنبله هي مدغشقر ، ويرى أنها زنجبار .
- ص ٢٥١ ، الهامش ، آخر سطر : أضيف بعد « ص ٢٩٤ » :
(المترجم : لم أجد هذا البحث في الموضوع المذكور . وسيشير إليه
المؤلف مرة أخرى في هامش ٩٨ .)

فهارس (أولا) الأعلام

٢٢٧ - ٢٢٥، ٢٢٢	(١)
ابن أبان (إسماعيل بن حسن)	آذربيجان ١٩٦
ابن سهل (٢٨١ - ٢٨٢)	آسيا الصغرى ١١٧
ابن أبان (سهل) ٢٨١ - ٢٨٢	إباضى ١٩٥ ، ٢٠٠
ابن بابشاد (محمد) ٢٩٨ - ٢٩٩	أُبْحَر ٣٠٥
ابن بطوطة ٢٢٧، ٤٠، ٢٤٦،	أَيْرَا : خَيْرَا ١٤٣
٢٤٩ ، ٢٥٧ ، ٢٩٢ ، ٣١٧	إبراهيم (الخليل) ٣٢
ابن جبير ٢٤٠ ، ٢٤٥ ، ٢٤٩ ،	أَيْرَا ١٤٣
٢٥٣ ، ٢٥٧ ، ٢٥٩ ، ٢٦٤ ،	أرمة ١٠٤
٢٨٧ ، ٢٩٠ ، ٣٠٣ - ٣٠٤ ،	أَيْرَا ١٢١ ، ١٢٦ ، ١٦٣
٣٠٦	الأبنة : أبولوجوس : أَيْرَا :
ابن الجُنَيْد (عبد الله) ٣٠٠	Ubulum ٤٦ ، ٩٧ - ٩٨ ،
ابن حَوْقَل ٢٠٢ ، ٢٠٩ ، ٣١٦ ،	١٠٧ ، ١١٠ ، ١٦٥ ، ١٩٥ -
ابن خُرْدَاذِبَه ٢٠١ - ٢٠٢ ،	١٩٦ ، ٢٠٥ - ٢٠٦ ، ٢١٨ ،

اليزيد (٢٠٤ ، ٢١٢ ، ٢١٦ ،

٢٢٤ - ٢٢٥ ، ٢٢٧ ، ٢٢٩ ،

٣٢٠ - ٣٢١

أبو عُبَيْدَة الْإِبَاضِي ١٩٥

أبو شَمْرُ الْقَبْلِي : مَيُوسُ هُورْمُوسُ

٧٥

أَبَوَابُ الصِّينِ ٢١٥

أَبُوت ١٧٣ ، ١٧٨

أَبُولُوجُوسُ : الْأُبُلَّةُ ٤٥ - ٤٧ ،

٤٩ ، ٥١ - ٥٢ ، ٩٧ ، ١٦٥ ، ٢٠٦

أَبِيرُ : خَيْرُ ١٤٣ ، ١٤٥

أَبِيرُكُ : الْأُبُلَّةُ ١٤٣

أَبِيرُوسُ : كَبِيرُوسُ ١٤٢

أَبِيلَا (أَيْلَةُ ؟) ١٠١

الْإِيتِزِيَّةُ (الرِّيحُ) ٦٨

أَنَا مَبِيلُوسُ ٤٦

أَتِينَا ٤١ ، ١٧٥

٢٠٥ ، ٢٠٨ - ٢٠٩ ، ٢١١ -

٢١٣ ، ٢١٥ - ٢١٦ ، ٢٢٧ ،

٢٨٠ ، ٢٨٩ ، ٣١٩ - ٣٢٣

ابن رُسْتَه ٩٨ ، ٢٠٢ ، ٢١٢ ،

٣١٤ ، ٣١٦ ، ٣١٩ ، ٣٢١

ابن شاذان (محمد) ٢٨١

ابن الفقيه ٢٠٢ ، ٢١٣ - ٢١٥ ،

٢٣١ - ٢٣٢ ، ٣١٩ - ٣٢٣

ابن كِهْلَان (لَيْث) ٢٨١

ابن ماجد (شَهَابُ الدِّينِ أَحْمَدُ)

٢٣٣ ، ٢٣٧ ، ٢٤٠ ، ٢٨٠ - ٢٨٣

ابن النديم ٢٧٧

ابن يامن ٢١

أَبْهِيرَا ١٢١ ، ١٢٤ ، ١٢٦ ، ١٤٣

أَبُو الْأَعْمُورِ ١٨٤

أَبُو بَكْرٍ ١٧٧

أَبُو زَيْدِ السِّيرَافِيِّ (الْحَسَنُ ابْنُ

٢٨٩ ، ٢٢٤	أثيوبيا ، أثيوبيا ٥٧ ، ٢٨
الإدريسي ٢٥٩ ، ٢٥٧ ، ٢٤٠	١٠٣ ، انظر الحبشة .
إدفو ٦٤	أحاثار خيديس ٥٨ ، ٥٥ ، ٥٣ -
أدولس ٩٥ ، ٧٧ ، ٥٦ ، ٢١ -	٦٣ - ٦٢ ، ٥٩
٩٦ ، ٩٨ - ١٠١ ، ١٧٧ .	أجتا ٢٦٧ - ٢٦٨ ، ٢٣١
انظر عدوئي .	أحزب يا ١١٩
أدوم ٣٣ - ٣٤ ، ١١٧ ، ١١٩	الأحساء ، ٢٨ ، ٣٠
أرادوس : أرواد ١٨٠	أحمد الربان ٣٠٠ - ٣٠٢
أرامي ٢٦٤ ، ٢٨٠	أخبار الأيام الأول (سفر)
الأرجوزة المعربة لابن ماجد ٢٣٣	١٢٠ ، ١١٧
أردشير الأول ٩١ ، ٢٠٦	أخبار الأيام الثاني (سفر)
أرستون ٥٣ ، ٥٧ - ٥٨	٣٦ ، ١١٩ - ١٢٠ ، ١٣٧ .
أرسطو ٢٣٤	١٥٣ ، ١٥٥ ، ١٦٠ - ١٦١ ،
أرسينوي ٣١١	١٦٧
أرض البحر : mat tantim	أخبار الصين والهند (كتاب)
٣٧ - ٣٩ ، ٣٠٩	٢٠١ ، ٢٠٣ - ٢٠٥ ، ٢٠٧ -
أرض الله ٣٢ ، ٣٠٩	٢٠٨ ، ٢١٧ ، ٢١٩ ، ٢٢٣ -

إرميا (سفر) ١٦٢	إسرائيل ١١٩ ، ٣٥
أرمينية ١٩٦	اسطرابون ٥٤ - ٥٥ ، ٦٦ ،
أرواد : أرادوس ١٨٠ - ١٨١	٧٤ - ٧٦ ، ٧٨
أرياكى : جوجارات (كجرات)	الإسكندر الأكبر ٢٧ ، ٤٢ -
٨٤	٤٣ ، ٤٦ ، ٤٩ ، ٥٥ ، ١٧٣ ،
إريتريا ٨٢	٢٣٤ ، ٢٥٧
إريدو ٤٠	الإسكندر (الملاح) ٨٨
أريوس ٩٤	الإسكندرية ، السكندرية ٥٣ ،
أزد ١٠٧ ، ٢٣٣	٥٥ - ٥٦ ، ٥٨ ، ٦٤ ، ٧٤ -
الأزدى (أبو مطهر محمد	٧٥ ، ٨٠ ، ٨٦ ، ١٠٠ ، ١٥٦ ،
ابن أحمد) ٢٤٤	١٧٣ ، ١٨٠ ، ١٨٢ - ١٨٤ ،
أزنيا ٩٣ . انظر الزنج .	١٨٧ ، ١٨٩ ، ٢٥٥ ، ٢٥٨ ،
أسمانيا ١١٧ ، ١٩١ ، ٢٥٣ ،	٢٧٥ ، ٣٣٠
٣٠٤	إسماعيل ٢٣٣
أستراليا ٢٣٧	أسوان ٥٧
استشهاد القديس الحارث	أسوكا ٦٤
(كتاب) ٩٦ ، ١٠٢	إشعيا (سفر) ٤٠ ، ١٢٠ ، ٣٠٩

- أشور يا نيبال ٣٨
أشوري ٢٨ - ٣٩ ، ١٦٢
أصهان ١٩٦
إسطخر : برسبوليس ١٧٦
الإسطخري ٢٠٢ ، ٢٢٩ ، ٣١٦
أفرو ديتو : كوم شقاو أو أشقوه
١٨٤ ، ١٨٧ ، ١٨٩
الأقباط : انظر القبط .
أكاد ، أكادي ٢٧ - ٢٨ ،
٣٢ ، ٢٧ ، ٢٦ ، ١٤٣ ، ٣٠٩
أكسوم ، الأكسوميون ٧٧ ،
٨٥ ، ٩٠ ، ٩٤ ، ٩٦ ، ٩٨ ،
١٠٠ - ١٠٢ ، ١٠٤ ، ١٠٨
الأكينيون ٢٥٥
أكيلا ٥٢
إل أصبحا ١٠١
إلبنج ٢٦١
ألف ليلة وليلة ٢٠٤ ، ٢٨٨ ،
٢٩٠
الإمام بما جرت به الأحكام
والأمور القضائية في وقعة
الإسكندرية (كتاب) ٢٥٥ -
٢٥٦
ألمانيا ، ألمانيا ١٧٢ ، ٢٦١
ألفجيانوس : لنجيانوس ٣٢٢
ألفكبانوس : لنجبانوس ٣٢٢
أمبيلوني ٥٨
أمريكا ، أمريكى ٣٤ ، ٢١٩ ،
٢٧٢
أموى ١٩٠ - ١٩١ ، ١٩٤
أميانوس ماركلينوس ٩١ ،
١١٢ - ١١٣
أميكالومي ٥٨
أن لو - شان ١٩٣

الأهواز ١٩٥	الأنافول ١٧٣ ، ١٨٠
أوبوني : حفون : حفوني	أنام : جي - نان ٨٩
٢٣٣ ، ٧٧	أنتيوخوس الثالث ٤٤
أور : تل الممير ٢٨ ، ٣٢ ، ٤٠	إنجليزي ٢٧١ ، ٣١٦ - ٣١٧
الأوراق (كتاب) ٢١٩	أندمان : أندمان ٣١٩
أوغسطس ٥٤ ، ٧٤ - ٧٥ ،	أندمان : أندمان ٣١٩
٧٧ - ٧٩	إندونيسيا : جزر الهند الشرقية ،
أوقاز ١٦٣	إندونيسيا ٢٢٦ ، ٢٣٧ ، ٢٤٥
أوفير ٣٣ - ٣٥ ، ٣٦٩ . وانظر أيضا	- ٢٤٦ ، ٢٦٨
بحث أوفير للمترجم .	أزانا ١٤٣
أوكليس ٧١ ، ٧٦ ، ٨٢ ، ٨٨	أنطاكية ١٨٣ ، ٢٢٧
أولادي : بولايوس : قارون	أنطون : ماركوس أورليوس
٣٨	أنطونينوس ٨٩
إي - تشنج ١٠٩ ، ١٩٢	أنطونينوس (أشيرة) ٨٦ - ٨٧
إيطاليا ، إيطالي ١٨٦ ، ٢٥٢ ،	أنطونينوس مارتير ١٠١
٢٧١ - ٢٧٢	أن - هي : پارثيا ٤٨
أيلة ٣٣ ، ٤٩ ، ٨٦ ، ٩٥ ،	أنبيوس بلوكاهوس ٧٧

باتني ١١٢ - ١١٣	١٠٠ - ١٠١ ، ١١٧ ، ١١٩
باراكل (شهاب) ٢١٤ - ٢١٥	٢٣٥
بارثيا : فارطيا : أن - هسي :	أيوب (سفر) ١٢٠ ، ١٢٧ ،
خراسان ٦ : ٤٨ - ٩٢ ، ١١٣	١٥٣
باروس : بالوس : فنصور ٣١٩	أيايوس جانوس ٧٨ - ٨٠
بالمبايج ١٩٢ . انظر بهوجا	أليمانوس ٩٤
Bhuga .	
بالوس : باروس ٣١٩	(ب)
بان - نشاو ٤٨	باب المنذب ٤٥ ، ٥٧ ، ٨٢ ،
البتاني ٢٧٧	٩٦ ، ١٢٧ ، ١٣٦ ، ١٤٧ ،
البتراء : لي - تشن أو لي -	١٥٦ - ١٥٧
كني ٤٩ ، ٨٦	بابل ، بابلي ٣٢ ، ٣٨ - ٤١ ،
بتسوولي : بوتيوولي ٨٠	٤٣ - ٤٥ ، ١٢٤ ، ١٢٣ ،
البحر الأدنى : البحر المر :	١٩٦ ، ٢٥٥ ، ٢٧٥
الخايج الفارسي ٣٠٩	بابليون : مصر القديمة ٨٦ ،
البحر الإريثري ٩٩	١٨٨ - ١٨٩
البحر الأسود ٥٩ ، ٦٩	باتالا ٦٢

- البحر الأعلى : البحر المتوسط ٣٠٩
بحر إيجة ٦٥
البحر الحبشي : المحيط الهندي ١١٢ ، ٢٥٦ ، ٢٦٣ - ٢٦٤
بحر الروم : البحر الرومي : ٢٥٦ ، ٢٦٤
بحر الشام : البحر المتوسط ٢٠٩
البحر الرومي : بحر الروم
البحر السنخي؟ : بحر الصين ٢٢٣ .
بحر سوف : البحر الأحمر ٣٣ ، ١١٧ . انظر يَمُ سوف .
بحر الشام : بحر الروم ١٧٨
بحر صنج : بحر الصين ٢٢٣
انظر بحر صنجي .
بحر صنجي (بحرقة عن صنخي؟) :
بحر الصين ٢٩٤ ، ٢٢٣ . انظر
بحر صنج .
- بحر صنخي : بحر الصين ٢٢٣ .
انظر بحر صنجي .
بحر الصين : بحر صنج : بحر
صنجي : بحر صنخي ٢١٥ ،
٢٢٠ ، ٢٥٩ ، ٢٦٣ ، ٢٩٤ ، ٣٢٣
البحر العربي ٦٧ ، ٥٥ ، ٢٣٠ ، ٢٥٩
البحر الغربي : ٢٢٧
بحر فارس ٢٣٠
بحر فرعون : البحر الأحمر ٣٠٤
بحر لاروي ٣١٧
البحر المتوسط : بحر الروم
٢٤ ، ٣٧ ، ٤١ - ٤٢ ، ٤٥ ،
٦٥ ، ٦٨ ، ٧٢ ، ٧٤ ، ٨٦ ، ٨٩ ،
٩٠ ، ١٤٥ ، ١٧٢ - ١٧٥ ،
١٨٠ - ١٨٣ ، ١٨٧ - ١٨٨ ،
١٩٠ ، ٢٤٠ - ٢٤١ ، ٢٥٣ ،
٢٥٧ ، ٢٦٢ - ٢٦٤ ، ٢٦٦ ،
٢٧٠ - ٢٧٢ ، ٢٧٤ - ٢٧٥ ،

۲۵۲ - ۲۵۱ - ۲۴۰	۲۳۲ ، ۲۰۹ ، ۲۰۴ ، ۲۸۴
بر النقاد ۱۹۸	البحر المرّ : البحر الأدق ۳۰۹
بر سموايس : اصطخر ۱۷۶	بحر مرمره ۶۶
البرهميون ۱۹۳	بحر هرکند : خليج البنغال
بروش : بريجازا : بروص :	۲۳۲ ، ۲۹۸
بهر وچ ۱۷۶ ، ۱۶۳ ، ۷۶ ، ۴۹	البحرين : تيلوس ۲۱ ، ۲۷ ،
بروش : بروص ۱۷۶ ، ۲۹	۲۳ ، ۹۱ ، ۱۰۶ ، ۱۰۱ ، ۱۷۵ -
بروكوبيوس ۹۵ ، ۹۹ ، ۱۰۲ ،	۱۷۶ ، ۱۷۹ ، ۱۹۵ ، ۲۰۱ ،
۲۵۵ ، ۲۶	۲۰۸ ، ۲۲۲ ، ۲۵۵
بريلوس ۴۷ ، ۵۰ - ۵۲ ، ۵۴ -	بحيرة التمساح ۱۸۸
۵۵ ، ۶۱ ، ۶۳ ، ۶۵ ، ۶۷ -	البراكريتية ۲۴۴ ، ۲۴۶
۷۰ ، ۷۲ ، ۷۵ ، ۷۹ - ۸۱ ،	بربرا : بربريا ۲۲۳
۸۳ ، ۸۵ ، ۸۷ ، ۹۸ ، ۱۲۶ ،	بربريا : بربرا ۱۰۱
۱۳۴ - ۱۳۵ ، ۱۴۴ ، ۱۵۶ ،	بربريكي ۱۲۶
۱۶۳ ، ۱۶۵ ، ۲۴۵ ، ۲۴۷ ،	البرت ۴۵ - ۴۶ ، ۵۰ - ۵۱ ،
۲۶۳ ، ۳۱۶	۹۰ ، ۱۷۴
بريجازا : بروص ۵۹ ، ۵۱ ،	برتالي ۱۲۸ ، ۱۳۲ ، ۲۳۷ ،

١٧٤ ، ٨٦ ، ٧٨	٢٤٥ ، ١٦٣ ، ٨٤ — ٨٢ ، ٧٦ ، ٦٨
بطليموس الثاني فيلادلفوس	البريطانيون (الرحالة) ٢٤١
٦٤ ، ٦١ — ٥٩ ، ٥٧ ، ٥٣	بُزْرُك بن شهريار الرام هرمزي
بطليموس السابع (يوجيتيس	١١٠ — ١١١ ، ١٦٣ ، ١٩٩ —
الثاني) ٦٦	٢٠٠ ، ٢٠٤ — ٢٠٥ ، ٢١٢ ،
بطليموس كلاوديوس ٨٧ — ٨٨ ،	٢١٤ ، ٢٢٦ ، ٢٣٣ ، ٢٤٤ ،
٢١٦ ، ٢٧٦ ، ١٦٣ — ١٦٢ ، ١٢١	٢٥٤ ، ٢٦٠ ، ٢٦٣ — ٢٦٥ ،
بعلبك ١٨٣	٢٧١ ، ٢٨٧ — ٢٩٠ ، ٢٩٣ ،
بغداد ١٧٤ ، ١٩٥ — ١٩٧ ،	٢٩٨ — ٢٩٩ ، ٣١٥ — ٣١٧ ،
٢٨٨ ، ٢٧٦ ، ٢٢٨ ، ٢٢٦ ، ٢٠٠	٣١٩ ، ٣٢١ — ٣٢٣
بلاد العرب (ولاية رومانية)	بسنين ٣١٦
٨٦ Arabia	البصرة ٣٨ ، ١٧٦ ، ١٩٥ ،
بلاد العرب السعيدة : اليمن ٦٣	٢٠١ ، ٢٠٤ — ٢٠٧ ، ٢٢٠ ،
بلاد العرب السعيدة : Arabia	٢٢٢ ، ٢٢٦ ، ٢٨٨ — ٢٨٩ ، ٢٩٢
Eudaemon : عدن ٦٣ — ٦٤ ،	بُصْرَى ٨٦
٨٢ ، ٦٨	بطلمي ، البطالة ٥٣ ، ٥٦ ، ٥٨٠ ،
بلاد القفل : مالا بار ٦٧	٦٠ ، ٦٣ ، ٦٥ — ٦٧ ، ٧٤ ،

البلاذری ۲۰۹۰ ۱۱۰	البنتور ۱۳۳
بلافا ۲۶۷ - ۲۶۸	بندر ریسوت ۱۹۸، انظر ریسوت.
بلال ۱۰۶	بندر عباس ۱۴۲
بنحاف ۳۶	بندر الکیران ۱۹۸
بلوختان ۲۰۹	بندر نوس ۱۹۸
الجلوزی (الفرع) ۴۰ انظر	بهروج : بروش ۱۷۶
بلوزیوم .	بهوجا Bhoga ۱۹۲، انظر، المانج.
بلوزیوم : الفرما ۲۲۷، انظر	بهوجا Bhoja ۲۵۵
الجلوزی (الفرع) .	بویایا ۷۵
ببین ۲۱۱	بوتیولی : بتسولی ۷۹ - ۸۰
بلینی أو بلینیوس ۴۸، ۴۶،	بوذا ۱۱۴
۵۰ - ۵۲، ۵۵، ۶۷، ۶۹ -	بورتوس نویایس : مسیخا ۱۴۱
۷۱، ۷۳، ۷۵ - ۷۶، ۷۹،	بورما ۲۴۵
۲۸۵، ۴۲، ۸۷	بورو - بودور ۲۶۹
عبا ۲۳	بوس ۱۰۹ - ۱۱۰، ۱۹۱ - ۱۹۴
بنت ۳۰ - ۳۱، ۳۲، ۱۲۷،	بوالک (مضیق) ۲۱۲
۱۵۸، ۲۲۹	بومبای ۵۴، ۸۴، ۹۸، ۱۶۳،

٢٨٠ - ٢٧٩ تاج العروس	٢٣١ ، ٣١٦ ، ٢١١ ، ١٧٦
٢٠٠ تاجك : تازی : تا - شی	بیر علی ٣٦
تازی : تاجك ٢٠٠	بیروت ٣٣٠
تا - شی : تاجك ١٩١ ، ١٩٣ -	البیرونی ٢٧٧
٢٠٠ - ١٩٩ ، ١٩٤	بیرین ١٧٢ - ١٧٣
٢٣٦ ، ١٩١ تاج	بیرینیکی : الهراس ٥٧ ، ٧٥ -
٢٠٠ ، ١٧٦ تانه	٧٧ ، ٧٩
٨٧ ، ٤٦ تدمر ، القدمریون	بیزانطة ، بیزانطی ٩٠ ، ٩٨ ،
١٨٨ ، ٨٦ ، ٤٩ ، ٤٦ تراجان	١٠١ ، ١٠٣ ، ١٠٨ ، ١٧٤ ،
الترجمة السبعینیة ١٢٠ - ١٢٢ ،	١٧٩ - ١٨١ ، ١٨٣ - ١٨٧ ،
١٢٨ - ١٢٩ ، ١٦٢ ، ١٦٤	٢٣٥ ، ٢٧٠ ، ٢٧٣ - ٢٧٤ ،
١٣٧ ، ١٢٠ - ١١٨ ترشیش	٢٣٢ - ٣٣٣ . انظر الروم .
٢٢٢ ، ١٦٢ - ١٦٠ ، ١٤١	(ت)
١٩٣ ترکی	تاروبانی : سیلان ٣١١
٢٢١ تسمو - تونج	تا - تسن : فو - لن ٤٨ - ٤٩ ،
٩٧ تسینستان	٨٨ ، ٩٢ ، ١١٤
٢١٤ تشامبا	

١١٦ ، ١٢٣ ، ١٢٦ ، ١٣٩ ،	تشاندراجو بتا ٦٤
١٤٤ ، ١٤٦ ، ١٤٩ ، ١٥٠ ،	تشوان - تشو ٣٢١
١٥٢ ، ١٥٨ ، ١٦٣	تشوان - تشو - فو : خانجور ٣١٥
٤٧ - ٤٨ تشي	تشول ٣١٦
٤٠ ، ٤٤ ، ٩٢ تير بدون	التكوين (سفر) ١١٧ ، ١٣٦ ،
٣٠٢ ، ٢٠٩ تير مكران	١٣٩ ، ١٥٤ ، ١٦٢
٢٠٩ تير مكران : التير	تل الخائفة : عصيون جابر
٢٤٥ تيلوس : البحرين	٢٣ - ٢٤
٢٨٩ ، ٢١٤ تيومة	تل اللوح : لجش ٢٧
٢١٤ تيومان	تل المقير : أور ٣٢
(ث)	تلمون : دلمون ٢٨
٢٤٥ ثيوفراستوس	تميلي ١٢٢ ، ١٤٠
٩٩ ثيوفيللاكتوس سيموكتا	التنبية والإشراف (كتاب)
٩٤ ثيوفيلوس	٢٠٢ ، ٢٠٩ ، ٢١٢ ، ٢١٤ ،
(ج)	٢١٦ ، ٢٢٣ ، ٢٢١
	تن - تشو ١١٤
٣٢٠ جابة	التوراة : العهد القديم ٣٢ ،

الجار ١٠٦، ١٨٨، ٢٢٧، ٢٣٤	الجزر السعيدة Nêsoi
جال ٢١٣	Eudaemonēs : سوقطرة ٦٢
جاوة ١٢٣، ٢١٣، ٢٢٦،	جزر الهند الشرقية : إندونيسيا
٢٢٠، ٢٦٩	٢٢٧، ٢٧٤
جايوس قيصر ٧٩	جزيرة اليافوت : سِيلَان ٢١٢
الجبال : الجبل : ميديا ١٩٦	جستنيان ٩٥، ١٠٢، ١٠٤
الجبل : الجبال ١٩٦	« جغرافية » اسطرابون ٥٤
جبال سليمان ١٢٤ - ١٢٥	« جغرافية » بطليموس
جبل العرّك ٢٩	كلاوديوس ٨٧ - ٨٨
جميل ٣٠ - ٣٢	الجليل ١٦٦
جُدَّة ١٠٦، ١٨٨، ٢٠٩ -	جاينوس ٩٤
٢١٠، ٢٢٧، ٢٢٩، ٢٣٤ -	جُنْدَيْسَابور ٢٧٦
٢٣٥، ٢٨٧، ٢٨٩ - ٢٩٠،	جوا ١٦٣
٣٠٦ - ٣٠٣	جوانار ١٤٢
الجرعا ٤٣ . انظر جرّها .	الجواليقي ٢٧٩ - ٢٨٠
جرّها ٤٣ - ٤٥، ٥١، ٥٩ -	جوجارات (جرات) : أُرْبَاكِي
٦٠ . انظر الجرعا والعقير والقطيف .	٨٤، ٢٩١

- جوزدانوس ٢٥٣ . ٢٦٠
جوفانی دی مونتی کورفینو
٢٥٠ . ٢٥٣ . ٢٥٩ . ٢٦١ .
٢٦٥ - ٢٦٥
جویو دی بروقن ٢٨٥
الجیزه ٦٠
جیملی کریری ٢٦٢
جی - نان : أنام ٨٩
(ح)
الحارث (القديس) St. Arethas
٩٦
الحارث بن كعب (قبيلة) ٩٦
حافونى : حفونى ٢٣٣
حام ١١٧
الحبشة . حبشى ٢١ . ٥٦ . ٩٠ .
٩٣ . ٩٦ . ٩٩ - ١٠٧ . ١١٧ .
١٧٧ . ٢٩٢ . ٢٩٤ . انظر إسيوبيا .
حتشبسوت ٣١ - ٣٢ . ١٢٧ . ٣٢٩
الحجاج ١٩٥ . ٢٠٩ . ٢٢٨ . ٢٥٨
الحجاز ٩٥ . ١٠٦ . ١٣٩ .
١٥٦ . ١٧٧ . ١٨٩ . ٣٠٣ - ٣٠٥
حديث المندياد القديس (كتاب) ٢١٩
الحروب الفارسية (كتاب) ٩٥
الحريري ٢٥٠ - ٢٥١ . ٢٦١ -
٢٦٢ . ٣٣٥
حزقيال (سفر) ٣٦ . ٥١ . ٨٢
حصن الغراب ٣٦ . ٨٢
حضر موت ٢٤ . ٧٠ . ٨٣ .
١٤٩ . ١٥٥ . ٢٤٦ . ٣٣٥ . ٣٦٩
حفون : أوبوني ٧٧ . انظر
رأس حفون .
حفوني : حافوني : أوبوني
٧٧ . ٢٣٣

- حكاية أبي القاسم البغدادى
(كتاب) ٢٤٤
الحكم بن أبي العاص الثقفى ١٧٦
حصص ١٧٨ ، ١٨٣
حمير Homeritae ، حميرى
٢٢ ، ٨١ ، ٩٠ ، ٩٣ - ٩٤ ،
٩٨ ، ١٠٠ - ١٠٥ ، ١٢٨ ،
١٤١ . انظر كتاب الحميريين .
الخوراء : ليوكى كوى ٤٩
حورام : حيرام ١١٩
حويلة ١١٧ ، ١٤١ ، ١٥٤
حيدرآباد ٦٢ ، ١٢٣ ، ١٩٤
حيرام : حورام ٣٣ - ٣٤ ،
٥٨ ، ١١٦ - ١١٩ ، ١٢٤ -
١٢٥ ، ١٣٥ - ١٣٧ ، ١٤٤ ،
١٥٢ ، ١٥٩ ، ١٦١ ، ١٦٥ - ١٦٦
الحيرة ١٠٠ ، ١٠٥ ، ١١٢ .
- (خ)
خارا كس : المحمرة ٤٤ - ٤٧ ، ٤٩
خالد بن الوليد ١١٢
خانجو : تشوان - تشو - فو ٢١٥
خانفو : كانتون ٢١٤ - ٢١٦ ، ٢٢٤
خيرآ : أيرآ ١٤٣
خير : أير ١٤٥
خراسان : پارثيا ٤٦ ، ١٩٤ ، ١٩٦
خروسى ١٢١ . انظر شبه الجزيرة
الذهبية ، والملايو .
الخشبآت ٢٠٦
خطأ الموام (كتاب) ٢٨٠
خليج البنغال : بحر هر كند
٨٨ ، ٢١٢ ، ٢٢٠ - ٢٢١
خليج تنج كنج ٨٨ ، ٢٠٠ -
٢٠١ ، ٢١٤
خليج السويس ٢٤ ، ٣٠ ، ٥٧ ،

- دارا الأكبر ٤٠ - ٤١
 داميرىكا ٦٨
 دانيال (سفر) ١٦٢
 داود ٣٥ ، ١٥٨
 دائرة المعارف البريطانية ٢٥٤
 دجلة ٢٤ ، ٤٤ ، ٩٨ ، ١٩٥ -
 ١٩٧ ، ٢٠٦ ، ٢١٠
 دد ٢١
 الدرافيدية ٢٤٤
 دفيبا سوخاتارا : سوقطرة ٦٢ ،
 ٩٤
 دلمون ٢٧ ، ٢٨ (تلمون) ،
 ٣٧
 دمان ٣١٦
 دمشق ٨٦ ، ١٩٥ ، ٢٧٦
 دنجى ٢٨ . انظر شاجى .
 دوارنى باربوسا ٢٦٠
- ٧٨ ، ٨٦ . انظر السويس .
 الخليج العربى (البحر الأحمر) ٧٤
 خليج العقبة ٣٦ ، ٥٨ ، ٦١ .
 ٨٦ ، ٢٣٥ . انظر العقبة .
 خليج عمان ٩٨ ، ٢١٨ . انظر
 عمان .
 خليج كانيوار ٢١٠
 خليج ككش ٢١٠
 الخوارزمى (محمد بن موسى) ٢٧٧
 خواشير بن يوسف بن صلاح
 الأركى ٢٨١ - ٢٨٢
 خور مقشى ٨٣ . انظر مسخا .
 الخيام ٢٧٧
- (د)
 الداهيات : الديبجات ٣١٥
 دار السلام ٨٥

٦٨ ، ٧٦ - ٧٧	دوميتيان ٤٧
رأس جواردافوري : رأس	ديار ٢٧٢
التوابل ٥٤ ، ٦٨ ، ٢٣٠	الديبجات: لكاداييف وملدايف
رأس الحد ٥٢	٣١٥
رأس حفون ٧٧ . انظر حفون .	الدَّيْبُل ١٧٦ ، ١٩٤ ، ٢٠٩
رأس الخيمة ٥٢	ديبوس ٩٤ . انظر سوفطرة .
رأس الرخاء الصالح ٢٧٢	الدير البحري ٣١ - ٣٣ : ١٢٧ ،
رأس سانت جاك ٣٢٢	٢٢٩
رأس سياجروس : رأس فرتك	ديلوس ٦٥
٧٦	ديودور العقلي ٥٣ ، ٦٣٠
رأس عسير ٦٨	(ذ)
رأس المصيدة ٣٦	ذات الصواري ١٨١ - ١٨٦
رأس علبة ٢٣٥ . انظر عيذاب .	ذو نواس ٩٦ ، ١٠٢
رأس فرتك : رأس سياجروس	الذَّيْب : ملدايف ٣١٥
٧٦ ، ٨٣ ، ٢٣٠	(ر)
رأس كمرن ٢٨٣	رأس التوابل : رأس جواردافوي
رأس مُصَنَّدَم ٤٣ ، ٥٢ ، ١٤٢	

- رام هراقز ٢٠٤
الرامنى : سومطرة ٣٢٠
الراى : سومطرة ٣٢٠
رايشور ١٢٣
ربيعه ١٩٦
الرديسية ٦٥ - ٦٥
الرسول الكريم (محمد صلوات
الله عليه) ١٠٥ . ١٠٧ . ٢٧٥ .
انظر محمد (عليه الصلاة والسلام)
والنبي (محمد) .
الرقه ١٩٦
رمسيس الثالث ٣١ . ٣٣
الرى : الراى : الرامنى ٣٢٠
الرها ١١٣
رهاقا : كويليمين ٨٤ - ٨٥ .
٨٧ ، ١٣٤ - ١٣٥
روديسيا الجنوبية ١٢٧ . ١٣٠ .
١٣٤ . ١٣٦
١٣٣ . ١٣٥ . ١٤١ - ١٤٢ .
١٥٩ . ١٦٤ . ١٦٥
زوكهيل ٢٢٣
الزوه ١٧٨ . ١٨٨ انظر بنزاطة .
زيسوت ٢١٨ . ٢٢١ . ٢٨٩ .
٢٩٨ - ٢٩٩ . ٣١٥ انظر
بنذر زيسوت .
زنودى شاتيون ٢٣٥ - ٢٣٦
(ز)
الزافيج ٢٣١ - ٢٣٢ . ٢٢٠ -
٣٢١
الزادشنيون : الجوس : الزدينون
١٩١
الزقازيق ٤٠
زمبيويه ١٢٧ - ١٢٨ . ١٣١ -
١٣٤ . ١٣٦

الزميزى ٨٥ ، ١٢٧ - ١٢٨ ،	سائى ١٢٨
١٣٥	الساحل البعيد: إريتريا والصومال
الزنج . زنجى ٩١ ، ٩٣ ، ١٦٥ ،	٨٢ - ٨٣
٢٢٦ - ٢٢٧ . ٢٢٩ . ٢٣١ .	ساحل القراصنة ٥٢
انظر أزانيا وزنجيس وزنجيون	ساحورع ٣٠
وزنك أو زنگ .	ساسانى ٩٠ - ٩٢ . ١٠٤ .
زنجبار ٨٤ - ٨٥ ، ٢٣١ ، ٣٢٨ ، ٣٧٠	١٠٧ - ١١٠ ، ١٧٤ ، ١٨٠ .
زنجيس ٩٣ . انظر الزنج .	١٩٠ ، ٢٢٨ ، ٢٤٥ ، ٢٦٧ .
زنجيون ٩٣ . انظر الزنج .	سام . سائى ٤١ ، ٤٧ ، ١١٧ .
زند أفريك شاه ٩١	١٣٣ - ١٣٥ . ١٥٩
زنك أو زنگ ٩٣ انظر الزنج .	سانت جون : سنجان ٣١٦
زيتون ٣٢١	سانكى ٢٥٠
زيد - إل بن زيد ٦٠ - ٦١	ساويرس بن المقفع ١٨٤ ، ١٨٧ ،
زبوجا ١١٢	سبأ ، سبئى ٢٢ ، ٣٥ - ٣٦ .
(س)	٤٢ ، ٥٩ - ٦١ ، ٦٣ - ٦٥ ،
	٧٦ ، ٨١ ، ٨٤ ، ٩٠ ، ٩٢ ،
سابور الثانى ٩١	١١٧ ، ١٢٣ ، ١٢٨ - ١٢٩ .

١٧٥ ، ٥٧	١٣٣ - ١٣٥ ، ١٥٠ ، ١٥٢ .
سلوقية (مدينة) ٤٥ - ٤٤	١٥٨ ، ١٥٤ ، ٣٠٠
سليمان التاجر ٢٠٣ ، ٢١٢ ،	سنيارا : سوبارة ١٦٣
٢١٥ - ٢١٦ ، ٣١٥ ، ٣١٩ - ٣٢٣	سباسيفوس ٤٦
سليمان الحكيم ٣٣ - ٥٨ ، ٣٥ .	سرجون الأول ٣٧ ، ١٤٣
وانظر أيضا بحث أوفيرا لمرجم .	سرنديب : سيلان ٢١٢
سليمان المهري ٢١٣ ، ٢٤٠ ،	الشريان ، شرياني ٩١ ، ٩٦ .
٢٨٢ ، ٣١٥ ، ٣١٧ ، ٣١٩	١٠٢ ، ١٢١ ، ١٨٣ ، ٢٦١ .
سمنجان : سانت جون ٣١٦	٢٧٩ - ٢٨٠
سمنجرب ٣٨ - ٣٩ ، ٢٤٧	سفار ١٣٩ ، ١٦٢
السند ٤٠ ، ٦٢ ، ٦٧ ، ٦٩ .	سفالة ١٢٤ ، ١٢٨ ، ١٢٩ .
٨٣ ، ١٢٢ ، ١٢٤ ، ١٢٦ ،	١٣١ ، ١٣٥ - ١٣٦ ، ١٤١ .
١٤٣ ، ١٧٦ ، ١٩١ ، ١٩٤ ،	١٦٤ ، ٢٣١ ، ٢٣٣
٢٠٩ - ٢١١ ، ٢٢٦	سكيتيا ٦٩ ، ٨٣
سندان ٣٠٠ ، ٣١٦	سكيلاكس ٤٠ - ٤١
السندباد ٢٠٤ ، ٢١٩ ، ٢٨٨ ،	سلاط : سلاط ٢١٤
٢٩٠	سلوقى ٤٣ ، ٤٥ - ٤٦ ، ٥٢ ،

١٦٣	سدسكريتى ٦٢ ، ٦٥ ، ١٢٢ ،
١٢٥	١٢٥ ، ١٤٠ ، ٢٤٤ ، ٢٥٥ ،
٣١٥	
سوفطرة: الجزر السعيدة Nêsoi	سنغافورة ٢١٣
Eudaemonēs: دفيما سو خاتارا	السَّيَال (بلاد) : سِيلان ٢١٢
٦٢ - ٦٣ ، ٧٦ ، ٨٣ ، ٩٤ .	سَهِيلان : سِيلان ٢١٢
٩٨ ، ١٠٠ ، ٢١٠ (أسقوطرة) .	السواحلية (اللغة) ٢٤٣
٢٢٧ ، ٢٣٠ ، ٢٣٤ (سقوطرا) .	سوپارا : سوبارة ١٦٣
انظر ديبوس .	سوبارة سُيَّارًا: سوپارا: سوفير ١٦٣
سومس . سومرى ٢٧-٢٨ ، ٣٢	السودان ١٠٧ ، ٢٥٨ ، ٢٦٨
سومطررة . السومطريون ١٠٩ ،	سُورات ١٦٣
١٩٢ ، ٢١٣ ، ٢٢٦ ، ٢٣١ -	سُوسة ١٤٣
٢٣٢ ، ٢٨٤ ، ٢٢٠	سُوفارا ١٢٩
سُونج ٢٢٦	سُوفون الهندى Sophôn
سوج - سو ١١٣	Indos ٦٤ - ٦٥
السويس : القلزم ٣٣ ، ٤١ ،	سوفير : سوبارة ١٢٢ ، ١٦٣
١٢٧ ، ١٦٧ ، ١٨٨ ، ٢٢٧ ،	سوفير (جنوب الهند فى القبطية)
٢٢٥ ، ٢٣٧ ، ٢٤٧ . انظر	

٢١٦ . ٢٢٣ . ٢٤١ . ٢٤٦ ،	خليج السويس .
٢٥٥ . ٢٨٢ . ٢٨٥ . ٣١١	سيام ٢١٣ . ٢٤٥
السَّيْلَى : السَّيْلَى ٢١٦	سيراف . السيرافيون ١٩٦ .
سيمولا : صيمور ٢١٦	١٩٩ ، ٢٠٣ - ٢٠٥ . ٢٠٧ .
سيمور : صيمور ٣١٦	٢١١ . ٢١٨ . ٢٣٠ . ٢٢٢ .
سيناء ، ١٨٨ . ٦٢٠ . ٥٦٠ . ٣٢٠ . ٢٨	٢٢٥ - ٢٢٦ . ٢٢٨ . ٢٣٠ .
سيناجايكا : سينيجاليا ١٨٦ - ١٨٧	٢٨٢ ، ٢٨٩ . ٢٩٥ . ٢٩٦ .
سيناي ٨٨ . ٩٧٠ . ١١٣٠	٣٠٢ . ٣٠٠
سينيجاليا : سينا جايكا ١٨٦	سيريس ٩٧ . ١١٢ - ١١٣
سيهالا : سِيلَان ٢١٢	سيف بن ذي يزن ١٠٤
سيليديا : سِيلَان ٣١١	السَّيْلَى : السَّيْلَى : كوربا ٢١٥ - ٢١٦
(ش)	سِيلَان : سَهِيلَان : السَّهَال
شبه الجزيرة الذهبية Golden	(بلاد) : سِهالا : جزيرة الياقوت :
Chersonese (Aurea	سرنديب : تاروباني : سيليديا
(Chersonesus) : الملايو ٨٨ ،	٧٦ - ٧٧ ، ٨٨ ، ٩٢ ، ٩٦ - ٩٧ ،
١٦٢ . انظر خروسي .	٩٩ ، ١٠٣ . ١٢٣ . ١٦٣ ،
الشجر ٢١٨ ، ٢٣٥	١٩٢ ، ٢١٠ ، ٢١٢ - ٢١٣ ،
(٢٦)	

شجر ألبان أو اللبان ٢٨٧ •	صَنْدَرُ فُولَات : صِنْفُ فُولَاو
٣١٦ ، ٢٨٩	٢١٤ - ٢١٥
شط العرب ٣٨	صَنْدَلُ فُولَات : صِنْفُ فُولَاو
الشَّمْبِيَّة ١٠٦	٢١٤ ، ٢٩٤
سَلَاهُط : سَلَاهُط ٢١٤	الصَّنَّف ٢١٤ ، ٢٩٤
شَنْجِي ٢٨ . انظر دُنْجِي .	صِنْفُ فُولَاو : صَنْدَرُ فُولَات :
شَلَنْصَرُ الثَّالِث ٣٨	صَنْدَلُ فُولَات ٢١٤ ، ٢١٩
شَهْرِيَارِي الرِّبَان ٢٩٤	صور ٣٤ ، ٣٦ ، ٣٨ ، ١١٦ •
شِيخُو (الأَب لُويس) ٢٧٧	١٥٢ ، ١٦٦ ، ١٨٢ - ١٨٣
شِيرَاز ٢٠٧ ، ٢٢٨	الصُّوْلَى ٢١٩
الشِّيمَةُ ١٩٤ - ١٩٥	الصُّومَال ٣٠ ، ٥٤ ، ٧٧ •
الشَّيْلَا : الشَّيْلَا ٢١٥ - ٢١٦	٨٢ ، ٨٤ - ٨٥ ، ٩١ ، ١٠١ •
(ص)	١٠٧ ، ١٢٣ ، ١٤٤ ، ٢٣٠ •
صَامُور : صِيمُور ٣١٦	صِيدَا ٣٨ ، ١٤٥ ، ٢٣٠ •
صُحَارَا ٥١ - ٢٠٨ ، ٢٣٠ •	صِيمُور : صَامُور : صِيمُور :
صفلية ١٨١ ، ١٨٥	سِيمَلَا ١٦٣ ، ٣٠٠ ، ٣٠٢ ، ٣١٦ •
صَلِيْبِي ٢٣٥ ، ٢٨٤	

- (ط)
- عباسي ١٧٤ ، ١٩١ ، ١٩٥ .
- ١٩٧ ، ٢٢٦ ، ٢٢٩ ، ٢٤٠ ، ٢٧٦
- عبد الله بن سعد بن أبي سرح ١٨٤
- عبد المسيح بن عمرو بن عيسى
- ابن حيان بن بقميلة الفسائي ١١٢
- عبري ٣٦ ، ١٢٠ - ١٢٢ ،
- ١٢٥ ، ١٤٠ ، ١٤٦ ، ١٤٩ .
- ١٥١ ، ١٥٧ ، ١٦٢ ، ١٦٥ ،
- ٣٠٩ . انظر اليهود .
- عُبَيْرَةُ الكِرْمَانِي ١١٠ ، ٢٠٠ ،
- ٢٩٢ - ٢٩٧
- عُثُود ١٤٦
- عثمان بن أبي العاص الثقفي
- ١٧٥ - ١٧٦
- عثمان بن عفان ١٨١
- عجائب الهند (كتاب) ١٦٣ ،
- الطاهرة ١٩٧
- الطبري ٩٦ ، ٩٨ ، ١٠٢ .
- ١٠٤ ، ١١٠ ، ١٧٧ ، ١٨٠ .
- ١٩٧ ، ٢١٠ ، ٢٨٠ ، ٢٩٢
- طرفة ٢٢ ، ٩٩
- طا ١٨٤
- طي ، ٢٠٠
- طيبة ٣١ ، ٣٣
- طبروس ٥٤
- (ظ)
- ظفار حضر موت ٨٣ ، ١٣٩ .
- ١٦٥ ، ٢٤٦ . انظر مسخا .
- ظفار اليمن ٨١
- (ع)
- عبادان ٢٠٦

- ١٩٩ ، ٢٠٤ ، ٢١٨
عدن : بلاد العرب السعيدة :
: Adane
:Arabia Eudaemon
Arabias emporion
٢٦ ، ٢٣ ، ٦٥ ، ٦٨ ، ٧٠
٧٩ ، ٨١ - ٨٢ ، ٨٨ ، ٩٤
١٥٦ - ١٥٧ ، ١٦٧ ، ٢٠٧
٢٢٧ ، ٢٣٠ ، ٢٣٤ ، ٢٣٨ ، ٢٥٩
عدوًلى ٢١ ، ٩٩ . انظر ادولس .
المراق ٢٢٤ ، ٢٢٦
عصيون جابر : تلّ الخُيْفَة
٣٣ - ٣٥ ، ١١٧ - ١٢٠
١٤٤ . ١٤٩ - ١٥٠ ، ١٥٨
العقبة ٤٣ . ١٦٧ . انظر
خليج العقبة .
العُقير ٤٣ - ٤٤ . انظر جرّها .
- عكا ١٨٢ - ١٨٣
الملاء بن الحضرمي ١٧٦ ، ١٧٨
على بن عيسى الأسطري لابن الحرّاني
٢٧٦ - ٢٧٧
عُمان ، العُمانيون ٢٤ ، ٢٦
٢٨ ، ٥١ ، ٨٧ ، ١٠٦ - ١٠٧
١١٠ ، ١٧٥ ، ١٧٩ ، ١٩٥
٢٠٤ ، ٢٠٨ ، ٢٢٢ ، ٢٢٥ -
٢٢٦ ، ٢٢٨ ، ٢٣٠ ، ٢٣٢ -
٢٣٤ ، ٢٤٦ - ٢٤٧ ، ٢٥٠
٢٥٩ ، ٢٦٣ ، ٢٩٨ . انظر
خليج عمان .
عمانة ٥٠ - ٥٢ ، ٨٣ ، ١٤٤ ، ٢٤٥
عمر بن الخطاب ١٧٦ - ١٧٩
١٨٨ - ١٨٩
عمرو بن العاص ١٧٨ - ١٨٠

٢٣٥٠ ١٨٨	فاسكودا جاما ٢٣٧ ، ٢٧٢
العمل بالأسطرلاب (كتاب)	الفاطميون ٢٢٨
٢٧٧	القال أو القالات : لكاداييف ٣١٥
المعهد القديم : التوراة ١٤٢ . ١٦٦	قا - هن ٩٢
عبداب ٢٣٥ . ٢٤٥ . ٢٤٩ ،	فتوح البلدان (كتاب) ٢٠٩
٢٨٧ . ٢٩٠ . ٣٠٣ . انظر	القرات ٢٤ ، ٣٢ ، ٣٧ - ٤٠ ،
رأس عاية .	٤٣ - ٤٤ ، ٩٢ ، ١١٢ ، ١٩٥ -
عيلام ٢٨ . ١٤٣ . ١٤٥ - ١٤٦	١٩٦ ، ٢٢٧ ، ٢٣٤
(غ)	الفراعنة ٣١
« الغربان » curvi (ممركة)	فرجيل ٢٥٤
١٨٥ - ١٨٦	الفردوس المفقود ٦٣
غسان ١٠٥	الفرما : بلوزيوم ٢٢٧
(ف)	فرموزة ٢٢٣
فارثيا ٢٦٠ ، ٢٦٢	فرنجة : فرنا ٢٢٧
فارس (ولاية) Persis ٦٢ ، ٨٣	فرنا : فرنجة ، فرنسي ٢٢٧ ،
فارطيا : يارثيا ٤٦	٢٧١ ، ٢٨٤
الفاروس Pharos ١٨٩ - ١٩٠	

القسطاط ١٨٩ ، ٢٢٨	فينيقيا ، فينيقي ٣٠ ، ٣٣ - ٣٤ ،
فلافيوس (أسرة) ٧٤	٣٦ - ٣٩ ، ٤١ ، ٤٣ ، ٥٨ ،
الفلججانا ١٢٠	٦٠ ، ١١٦ ، ١٢٧ - ١٢٨ ،
فلسطين ٥٨ ، ٦٠ ، ١٢٥ ،	١٣٢ - ١٣٣ ، ١٣٦ ، ١٤١ ،
١٤٢ ، ١٤٨ ، ١٦٦ ، ١٨١	١٤٦ ، ١٥٢ ، ١٨٣ ، ٢٦٦ ،
فنصور : باروس ٢٩٨ ، ٣١٩	٢٧٥
الفهرست (كتاب) ٢٧٧	(ق)
الفوائد في أصول علم البحر	قارون : أولاي ٣٨ ، ٤٤
والقواعد (كتاب) ٢٨٣	قالوقية : كيليكيا ١٨٠
فوتيوس ٥٣	قانسو : قانطو : هانجتشو ٢١٥
فورت فيكتوريا ١٢٧	قانطو : قانسو ٢١٥
فوزي (حنين) ٢١٩	قبرص ٣٨ ، ١٧٧ ، ١٨١
فو-كن ٣٢١	القبط ، القبطية (اللغة) ١٦٣ ،
فو-لن : تا-تسن ٤٨	١٨٠ ، ١٨٢ - ١٨٤ ، ١٨٦
فوينكس ١٨١ ، ١٨٥ ، ١٨٧	قحطان : يقطان ، قحطاني ١١٧ ،
فيرموس ٩٤	١٥٤

القرآن ، قرآني ١٠٥ ، ١٥١٠	قَنَّا ٦٨٠٣٦ . انظر كاني وكتنيه
١٧٢ ، ٢٤٣ ، ٢٥٩ ، ٢٧٦	قَنَّبَاهُ أَوْ قَنَّبَلُوا ٢٣١ - ٢٣٤ ، ٣٧٠
القرامطة ٢٢٦	دَفْدَة ١٤٦
قرطاجنة ١٨٥	القوس (برج) ٢١٩
القرم (شبه جزيرة) ٥٩	القوط الشرقيون ١٨٦
قريش ١٠٥	قيرس : المقوفس ١٨٠
القسطنطينية ٩٠ ، ١٧٤	قَبْس : قَبْس : كَبْس ٢٠٨ -
١٨٠ - ١٨١ ، ١٨٨٠	٢٠٩
النصير ٣٣	(ك)
قطر ٢٠٨ ، ٥٢	ك- تان ٢٠٠
القمطيف ٤٤ . انظر جبرتها .	كاريا ٤٠
دَفْط ٣١ ، ٥٧ ، ٦٦ ، ٧٥	الكاسيون ٣٨
القلزم : السويس ٨٦ ، ٩٥ ،	كانتون : خانقو : كوانج - تشو
١٠١ ، ١٨٨ - ١٨٩ ، ٢٠٩ ،	٨٨ ، ١٠٩ ، ١١٥ ، ١٩٠ ،
٢٢٧ ، ٢٢٩ ، ٢٣٤ ، ٢٣٦ ،	١٩٢ - ١٩٤ ، ٢٠٠ - ٢٠١ ،
٢٥٨ ، ٢٨٧ ، ٢٨٩	٢٠٣ ، ٢١٤ - ٢١٥ ، ٢١٩ ،

کَدرَنج : کَدرَنج ۳۲۲	۲۲۱، ۲۲۵ - ۲۲۶، ۲۳۲،
کرا ۲۱۳	۲۸۴ . انظر کتیجارا .
کرا نجانور ۷۱	الکانونی (الفرع) ۸۶
کَدرَنج : کَدرَنج ۳۲۲	کافی : کتیه : قنأ ۳۶، ۵۱،
الکَرک : الکیرج ۲۱۰	۵۴، ۷۶، ۸۲ - ۸۳، ۸۸
کَرَ کَلَا . مار کوس اورلیوس	کان - ینج ۴۸، ۵۰
أنطونینوس باسیانوس ۹۰	کبیروس : أبیروس ۱۴۲
کِرمان ۵۰، ۵۲، ۶۳،	کتاب الحمیرین ۱۰۲ . انظر
۲۹۳	حمیر، حمیری .
کَرَ یَند ۴۰	الکتاب المقدس ۱۱۷، ۱۲۰ -
کسری أنوشروان ۱۰۴	۱۲۱
الکعبه ۱۰۶	کتیجارا ۸۸ . انظر کانتون
کلاه : کله بار ۲۱۲	وکیان - تشی وهانوی .
کلاودیوس ۵۴، ۶۷، ۷۹	کتیسیفون ۹۸
کلاوز ۲۷۲	کجرات (جوجارات) : أریاکی
کَلَة ۲۱۳	۱۶۳

کتابت : گنباية ۳۱۷	کادانی ۴۷۰ ۴۳۰ ۴۰۰ ۳۸
الکنج ۸۸۰ ۸۴۰ ۷۷	کاکتا ۲۶۲۰ ۲۵۱۰ ۲۳۷
کندرنج ۳۲۲	که : که بار ۲۱۳ - ۲۱۲ ،
کشیه : کانی : فنا ۵۱ ، ۵۱	۲۱۹ - ۲۲۶ ، ۲۲۲ ، ۲۲۰ ،
۸۲	۲۸۹ ، ۲۸۷
کوانج - نشو : کانتون ۱۰۹ ، ۱۹۳	که بار : که : کلاه ۲۱۲ -
کوانج - تونج ۲۱۵۰ ۱۰۹	۲۱۳ ، ۲۱۹ - ۲۲۰ ، ۲۸۷ ،
کونشین ۱۶۳	۳۲۲ ، ۲۸۹
کونشین - تشینا ۲۱۴	کاهت ۵۲
کوروما ندل ۲۵۷ ، ۲۵۰	کیلوه ۸۵
کوریا : السیلا ۲۱۶ ، ۲۱۵	کایان : کایانا : کینینا ۱۶۳۰ ۹۸
کوزماس ایندی کوبایو ستیس	کایانا : کایان ۹۸
۱۰۱ - ۹۷ ، ۹۵ ، ۹۳ ، ۵۶	کایینا : کایان ۱۶۳ ، ۹۸
کولار ۱۲۳	کبای : گنباية ۳۱۷ ، ۴۹
کولم : کولم ملی ۲۰۸ ،	کنبایا گنباية ۳۱۷
۲۸۹ ، ۲۲۱ ، ۲۱۹	گنباية : کنبایت : کنبایا :
کولم ملی : کولو ملی : کولم :	کبای ۳۱۶ - ۳۱۷

الكيرج : الكرك ٢٠٩-٢١٠	كوبلون ١١٥، ٢٠٨، ٢١١ -
كيزيكوس ٦٦	٢١٢، ٢١٨ - ٢٢٠، ٢٨٧،
كيس : قيس ٢٠٨ - ٢٠٩	٢٨٩
كيش : قيس ٢٠٨ - ٢٠٩	كولبوس ٢٧٢
كيليكيا : قالوقية ١٨٠	كولميلي : كولميلي ٢٠٨
كينيا ٢٥٢	كولومب ٢٦٥، ٢٨٦
(ل)	الكوم الأحمر : نخن :
لا نيتي ١٢٠٠٩١-١٢١٠١٢١	هيرا كونيوليس ٢٩
لادرون ٢٧٤	كوم شقاو أو أشتموه : أفرو ديتو
لامو ٢٥٢	١٨٤
لبنان ٣٩، ٢٤٧	كونكان ١٦٣
لجبالوس : لنجبالوس ٢٢٢	الكويت ٢٢٨، ٢٩٠، ٢٢٨
لجش : تل اللوح ٢٧	كوبلون : كولميلي ١١٥، ٢٠٨
لسان العرب ٢٧٩ - ٢٨٠	كوبليمين : رهابتا ٨٤، ١٣٤
لكاديف : الفال أو الفالات	كيان-تشي ٨٨. انظر كتيجارا .
٢١١، ٢٤٦-٢٤٧، ٢٥٠، ٢١٥	كيدا ٢١٣

الامويو ١٢٧ - ١٢٨	ماجن ٢٧ - ٢٩
لنج ٣٢٢	ماركو بولو ٢٤٠، ٢٤٦، ٢٥٣،
لنجبالوس : لجبالوس :	٢٥٦، ٢٦٠، ٢٦٤، ٢٦٥، ٢٩١
لنكباليوس : لنكباليوس :	ماركوس أورليوس أطلونينوس:
النجبالوس ٣٢٢	أطلون ٨٩
لنكباليوس : لنجباليوس ٣٢٢	ماركوس أورليوس أطلونينوس
لوفين ٢١٤	باسيانوس : كركيلا ٩٠
لى - تشن أولى - ركن : البتراء ٤٩	مارى ٣٢
ليفربول ٢٠٥	مالابار : بلاد الفافل ٧٠٠، ٦٧
لى - ركن أولى - تشن : البتراء ٤٩	٧٢، ٧٥، ٧٦، ٨٣، ٨٤
ايكيا ١٨١، ١٨٥، ١٨٦	٩٨، ١٢٣، ١٦٣، ٢٠٨
ليو السادس ٢٧٤	٢١١، ٢٢٠، ٢٣٧، ٢٥٠ -
ليوك كومي : الحوراء ٤٩	٢٥١، ٢٥٧، ٢٦٠، ٢٦٥
٧٨ - ٧٩، ٨١، ٨٦، ٩٥	مال - أمير ١٤٣
(م)	مالك بن سعد بن ضبيعة ٢١
ما جلان ٢٧٤	مالى ٩٨ انظر كوكلملى

مَدِين ١٤٧	المأمون ٢٧٦
المدينة ١٨١ ، ١٨٨ ، ٢٣٥	ماندفيل (السيرجون) ٢٥٥
مرا كش ٢٦٦	مانشستر ٢٠٥
مربط ١٢٩	متحف جرينتش ٢٤٨ - ٢٤٩
مرقص (القديس) ١٨٩	المجسطي (كتاب) ٢٧٦
مروج الذهب ومادن الجواهر	المجوس : الزرادشتيون ١٩١ ،
(كتاب) ٢٠٢ - ٢٠٣ ،	٢٢٤
٢٠٩ ، ٢١٢ - ٢١٣ ، ٢١٦ ،	محمد (عليه الصلاة والسلام)
٢٢٢ ، ٢٦٣ ، ٢٧١ ، ٢٨٦ ،	٣٥ ، ١٧٢ . انظر الرسول
٣١٥ - ٣١٧ ، ٣١٩ - ٣٢٠ ،	الكريم ، والنبي (محمد) .
٣٢٢ - ٣٢٣	المحمرة : خارا كس ٤٤ ، ٤٦
المؤزى ١٩٤ ، ٢٠٢ ، ٢١٧ ،	المحيط الهادي ٢٧٠ ، ٢٧٤
٢٨٩	نخا ٧٦ ، ٨٢ ، ١٣٤ ، ١٣٩ ،
الزامير (سفر) ١٢٠	١٥٧ . انظر موزا ومؤزاع .
المزديون : الزرادشتيون ، المزدية	المدائن ٩٨
٩٠ ، ١٠٧	مدغشقر ١٢٣ ، ٢٣١ - ٢٣٢ ، ٣٧٠

معصر القديسة : بابليون ٨٦	المسالك والممالك (كتاب ٢٠٢)
مُضَرَّ ١٩٦	مُسَخَا : بورتوس نوبيليس
مُغَا ٨٥ ، ١٣٤	٨٣ ، ١٤١ ، ١٦٥ . انظر
معاوية ١٧٧ - ١٧٨ ، ١٨٠ -	خورمقشي وظفار حضرموت .
١٨٢	المسعودي ١١٢ ، ٢٠٢ - ٢٠٣ ،
معجم البلدان ٢٠٩	٢٠٩ ، ٢١٣ - ٢١٤ ، ٢١٦ ،
معد ١٠٤	٢١٩ - ٢٢٠ ، ٢٢٢ - ٢٢٣ ،
المغرب (كتاب) ٢٧٩ - ٢٨٠	٢٣٢ - ٢٣٣ ، ٢٤٥ ، ٢٥٦ ،
معين ، معيني ٢٢ ، ٤٢ ، ٦٠ -	٢٦٣ - ٢٦٥ ، ٢٧١ ، ٢٨٦ ،
٦٥ ، ٦١	٣١٥ - ٣١٧ ، ٣١٩ ، ٣٢١ -
المغرب ١٩٦	٣٢٢
المغيرة بن أبي العاص الثقفي ١٧٦	مسقط ٥١ ، ٢٠٨ ، ٢١٩ -
المقبرة الملونة ٢٩	٢٢١ ، ٢٤٨ ، ٢٨٩
المقدسي ٢٠٢ - ٢٠٣ ، ٢٠٧ -	مسيحي ٩٠ ، ٩٤ ، ١٠٢ ،
٢١٠ ، ٢٢٨ - ٢٢٩ ، ٢٧٩ -	١٧٣ ، ١٨٤ ، ١٩٢ ، ٢٣٤ .
٢٢٠ ، ٣١٦ ، ٢٨٩ ، ٢٨٧ ، ٢٨٠	انظر النصاري .

٢٢٦	المقدونية (الفتوحات) ٤٢
المساكنيون ١٨٠	المقوس : فيرس ١٨٠
٢٢٧ مائدي	١٨٨٠ ١٠٦ - ١٠٥٠ ٣٥ مكة
الملك الأول (سفر) ٣٣ -	٢٣٥
١٢٦٠ ١٢٠ - ١١٧٠ ٣٥	مكران ١٤٢٠ ١٤٤٠ ٢٠٩٠
١٥٣٠ ١٤٨٠ ١٣٨٠ ١٣٦	٢٨٢
١٦٢ - ١٦٠٠ ١٥٨٠ ١٥٥	ملالاس (جون) ١٠٤٠ ٩٦
٢٢٢٠ ١٦٧	الملايو : شبه الجزيرة الذهبية
الملك الثاني (سفر) ٣٦	١٩٣ - ١٩٢٠ ١٦٢٠ ٨٨
منج ١١٥	٢١٣ - ٢١٤٠ ٢٣١٠ ٢٦٥٠
المتد : المييد ٢١٠	٣١٩ . انظر خروسي .
المنصور ١٩٥٠ ١٩٧٠ ٢١٠	ملتون ٦٣
المنصورة ١٩٤٠ ٢٠٩٠	مأخا ٢٧ - ٢٨ ، ٣٦٩
منف ٤١	ملايف : الذيب ٢١١ ، ٢٤٦ -
منويل ١٨٠	٢٤٧ ، ٢٥٠ ، ٣١٥
مهران : السند ٢٠٩	ملكًا ٢١٣ ، ٢٢٠ - ٢٢١ ،

مهرهٔ مہری ٢١٨٠١٥١٠٦٧	میلای ١٨٥
موریا ٦٤	میاییتوس ٥٨
موزا ٨١٠٧٦ - ٨٥٠٨٣	میور ١٧٧
٨٨٠١٣٤٠١٣٩ . انظر مخا	میوس هورموس : أبوشمر
وموزع .	القبلی ٧٩٠٧٥
موزع ٨٢ . انظر موزا ومخا .	(ن)
موزمبيق ٢٣١٠٢٥٤٠٢٦٦	نابولصر ٣٨ - ٣٩
موزیریس ٧١٠٧٥ - ٧٦	نابولی ٨٠
٨٣ . انظر میزور	ناصر خسرو ٢٤٦
الموصل ١٩٦	النبط ٥٨٠٤٩ - ٧٨ - ٧٩
موفاز ١٦٢	٨٦٠٨١
المید : المید : المید ٢٠٩ - ٢١٠	نبوخذ نصر الثاني ٤٠
المید : المید ٢٠٩	النبي (محمد) ١٧٧ . انظر محمد
میدیا : الجبال ١٩٦	(عليه الصلاة والسلام)
میزور ١٢٣٠٧٦ انظر موزیریس .	والرسول الکرم
میشا ١٦٥٠١٦٢٠١٣٩	نجد ١٤٧

نيارخوس ٤٢٠٤٥٠٦٩٠٧٣	نجم حمادی ٢٩
نياس : النيان ٣٢٣	النجم ١١٢
النيان : نياس ٣٢٣	نخن : السكوم الأحمر ٢٩
نيخاو ٣٧٠٤١	نرام - سين ١٤٣
نيرون ٥٤٠٧٥	نربدا ٥٢
نيكوبار ٢١٢٠٢٨٧٠٢٨٩	نرسی ٩١
النيل ٢٢٠٢٤٠٣٣٠٣٦	نسطوری ٩٧
٤٠ - ٤١٠٥٧٠٦٤٠٧٥	النصارى ٩٦٠١٨٠٠٢٢٤
٨٦٠١٠٠٠٢٢٤٠٢٦٨ -	النضر بن ميمون البصري ٢٠٠
٢٦٩	نلكيندا ٣١١
نينوى ٣٨٠٣٩	ننوسوس ١٠٤
(٥)	نهر عيسى ١٩٦
هادريان ٨٦ - ٨٧	النوبة ١٨٩
هان ٤٧ - ٤٨٠٨٨٠١١٤	نوح ١٠٧
١٩٢	التویری (محمد بن قاسم بن
هائجتشر : قانصو ٢١٥	الإسكندري) ٢٥٥

٥٩٠٠٤١	هانوى ٢١٤٠٨٨. انظر كتيبارا.
هبرونيموس ١٦٢	هاينان ١٩٢ ٠ ٢١٥ ٠ ٢٢٢
(و)	هبالوس ٦٦ - ٧٠ ٠ ٧٢ - ٧٤
وادی الحمامات ٢٣٠٢٩	هَجَر ٢١
وادی الطميلات ٤٠ - ٤١	الهراس : بيرينيكى ٥٧
وادی العمود ٥٨	هَرْت ٢٢٣
واسط ١٩٥ ٠ ٢٣٤	هرقل ١٨٠
واقواق أو وقواق أو واق واق	هرمز ٥٠ ٠ ٢٠٩ ٠ ٢٥٦ ٠ ٢٦٠
٢٣١ - ٢٣٢ ٠ ٢٣٤ . انظر	هرون الرشيد ٢٣٥
وُو - كُوك .	هلينستى ٤٢ ٠ ٥٣ ٠ ٥٥
الوندال ١٧٢	٥٧ ٠ ٦٢ ٠ ٢٦٦
وَهْرَز ١٠٤	الهمدانى ٤٣
وُو - كُوك : اليابان ٢٣٢ .	الهند الصينية ٢١٤ ، ٢٦٩
انظر واقواق .	هوانج تشاو ٢٢٥ - ٢٢٦
(ى)	هيرا كونبوليس : السكوم الأحمر ٢٩
اليابان : وُو - كُوك ٢٣٢٠٢١٦	هيرودوت ٣٦ - ٣٧ ٠ ٤٠ -
(٢٧)	

٢٣١ ، ٢٣٤ ، ٢٤٥ ، ٢٥٩ ،	يافت ١١٧
٣٠٩ ، ٣٦٣	ياقوت ٢٠٩ ، ٢١٢
اليهود ، يهودى ٩٩ ، ١١٧ ،	اليهقوبى ١٩٥ ، ٢٠٢
١٢١ ، ١٢٦ ، ١٢٩ ، ١٤١ ،	يقطان : قحطان ١١٧ ، ١٢٠
١٤٥ - ١٤٦ ، ١٤٨ ، ١٥٩ ،	١٢٩ ، ١٣٦ ، ١٣٩ ، ١٥٤ ، ١٦٢
٢٢٤ ، ٢٢٦ - ٢٢٧ ، ٣٠٩ .	يَمَّ سَوْف : البحر الأحمر ٣٠٩ .
انظر عبرى .	انظر بحر سوف
يهوذا ٣٥ ، ١١٦ ، ١١٨	يَمَّ مِصْرَايِم : البحر الأحمر ٣٠٩
يهوشافاط ٣٥ ، ١١٨ - ١١٩	اليمامة ١٩٥
يوارجتيس الثانى : بطايموس	اليمن : بلاد العرب السعيدة ،
السابع ٦٦	يمنى ٢٤ ، ٣٥ ، ٤٧ ، ٤٩ ،
يوباب ١١٧	٦٣ ، ٧٨ ، ٨١ ، ٨٥ ، ٩٤ ،
يودوكوس ٦٦ - ٦٧ ، ٧٢	٩٦ ، ٩٨ ، ١٠١ - ١٠٢ ، ١٠٤ ،
يوسيفوس فلافيوس ١٢١	١٢٣ - ١٢٤ ، ١٣٩ ، ١٤٦ -
يولايوس : أولاي ٣٨ ، ٤٤	١٤٧ ، ١٤٩ - ١٥٠ ، ١٥٥ ،
يوليوس - كلاوديوس (أسرة) ٧٤	١٧٩ ، ٢٢١ ، ٢٢٤ ، ٢٣٠ -

(ثانيا) اللغة

٢٤٢	آنو ١٢٥
١٩٨ : نامت	آفر ١٥١
١٩٨ : نامت	إيها ١٢٢ ، ١٢٥
٢٧٨ : الحاء	أردمون : artemôn : 'art' mōnā
١٩٨	٢٦٦ - ٢٦٧
٢٤٢	استيام : اشتيام ٢٨٠
٢٨٢ - ٢٨٣	استيام : استيام ٢٧٩ - ٢٨٠
١٦٥	أعفر ١٥١
١٦٥-١٦٤-١٣٦-١٢٢	أجميم ١٦٢ . انظر أجميم .
١٢٢	أجميم : elammaku ١٢٢ ،
١٢٢	١٦١ - ١٦٢ ، ١٦٤ . انظر
٢٧٨ - ٢٧٧	أجميم .
٢٤٢	أنجر : أنكر ٢٦٢ . انظر
٢٤٢	. angkura
٢٤٢	بانان ١١٠ ، ٢٩٣
٢٤٢	بدن ٢٤٢

زاروق ٢٤٢	خانه : خَن ٢٧٧
زورق ٢٤٣	خَن : خانه ١٩٩ ، ٢٧٧
ساج : ساك ٢٤٤	داو : ذو ٢٤٣
ساك : ساج ٢٤٤	دُرْمُونَة ١٨٣
سُبْهَانُو ٦٥	دُسُر ٢٥٩ - ٢٦٠
سربار : السَلْبَار ٢٧٧	دَقْتَر ١٩٨
سفينة ٢٤٣	دِقْل أو دَقْل ٢٦٣ - ٢٦٤
سُكَّان ٢٦١	دُولى ٢٦٣ - ٢٦٤
سُكَّيْم ١٣٧	دُونى : دونيج ١٩٨
السَلْبَار : سربار ٢٧٧	دونيج : دُونى ١٩٨ ، ٢٤٣
سُنْبُوق ١٩٩ ، ٢٤٢	دَيْدَب : دَيْدَبَان ١٩٨
السُّهَيْل ٢٧٧	دِيدَبَان : ديدب ١٩٨
سَمِيخِي ١٢٢	ذو : داو ٢٤٣
سِنْهَجِيْم ١٢٢	رائس ٣٠٤
صارٍ أو صارية ٦-٣٤٢٢٦	راهنامه : رَهْمَانى ١٩٩
فَلْجُم ١٢٢	رَهْمَانى : راهنامه ١٩٩

فَلْجُو ١٢٢	أَنُكِر : أنجر ٢٦٢
فُلُك ٢٤٣	مُدَرَّعَات أو مدرعات ٥١
فوق الريح ٢٨٢ - ٢٨٢	مركب ٢٤٣
قارب ٢٤٣	مَظَان : mezzaan ٢٧١
قَرِيَّة : keraia ٢٦٤	مَعْبَر ٥١
قَنْجَة ٢٤٢	الناخذة أو الناخذة : ناوُخدا
قوفيم ١٦٥، ١٤٩، ١٢٥، ١٢٢	١٩٩
قيف ١٦٥	نارجيل ٢٤٦
گاه : الجاه ٢٧٧	ناوُخدا : الناخذة أو الناخذة ١٩٩
كَب ١٢٥، ١٢٢	نُجَر ٢٦٨
كُتَا ١٦٦	نَحَالِم ١٤٧

(ثالثاً) فهرس إفرنجي

يحتوى على أعلام ومفردات افوية

elammaku : المَجمِج 162	Adane عدن 94
qenomenēs 85	angkura 262. See أنجر .
Golden Chersonese (Aurea Chersonesus) : شبه الجزيرة الذهبية : 38, 162 See Chersonese.	apyron 166
Homeritae : حمير 81	Arabia (Roman province) : بلاد العرب 86
Kaisar 79-80	Arabia Eudaemon : عدن 63, 68, 82, 88, 94, 156
keraia : قَرِيَّة 264	Arabias emporion : عدن 88
mabarata 51. See mabarata and معبر .	artemōn : أرْدَمون 267
Madarata : مدرعات 51	'artemōnā : أرْدَمون 267
See mabarata	Aurea Chersonesus (Golden Chersonese) : شبه الجزيرة الذهبية : 162
māt tāmtin: أرض البحر 37	Chersonese 38. See Golden Chersonese.
mediana 272	colandia 84
meson 274	

sangata 84

skenagoga 79

Tauri 59

tayyaye عرب طيء في الأرامية
200

teka 244

Ubulom: أبولوجوس: الأمانة

أبيرك 40

mezzana misane mizzen

مظاين 271-273

mizzen : mezzana 271

misane : mezzana 271

Nesoi Eudaemones

62 سوقطرة: (الجزر السعيدة)

213 (مضيق) ملكا : Salakt